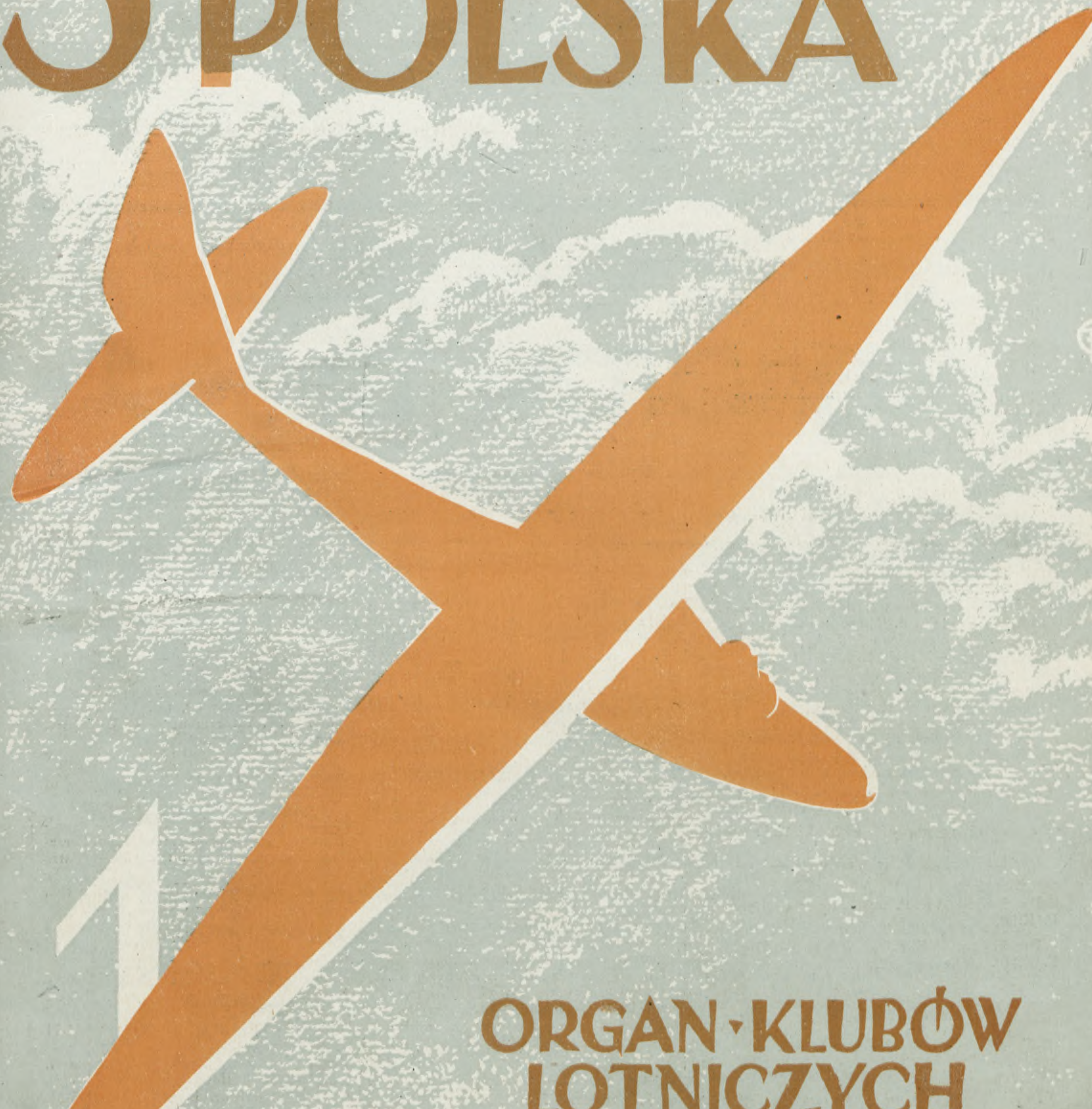
SKRZYDLATA POLSKA



1 ZŁ.

ORGAN KLUBÓW LOTNICZYCH
WYDAWNICTWO LOPP
WARSZAWA

ROK II (VIII) LISTOPAD 1931 Nr. 11 (85)

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne—Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego; wosjkowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. —Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno-organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Wiejska 3, tel. 9-55-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny—Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 36.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 113.
Nowogródzki — 3 Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Tarnopol, Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz.-Wsch., pokój 20.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 2-a w Poznaniu, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dyon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małoletnich — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 893-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Politechnice Lwowskiej—Lwów, Politechnika.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie. Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — w Łodzi i w Krakowie — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoła Mechaników: Cywilna Szkoła Mechaników L.O.P.P. we Lwowie.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych —Warszawa,Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. P. Drzewiecki).

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3 — posiada warsztat doświadczalny budowy samolotów turystycznych.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika — warsztat szybowcowy.

Koło Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszcz, Heeresanger 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A.R.P. istnieje organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A.R.P.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiljowanych — Warszawa, Chmielna 27 — 7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski (dawniej Aer. Akad. w Warszawie i Stoł. Klub Lotn.) — Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel. 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Krakowski (dawniej Aer. Akad. w Krakowie) — Rynek Gł. 6. tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski (dawniej Aer. Akad. we Lwowie) — Kalecza 20a.

Poznań. Aeroklub Poznański (dawniej Aer. Akad. w Poznaniu i Wielkopolski Klub Lotn.) — św. Marcina 27.

Wilno. Aeroklub Wileński (dawniej Aer. Akad. w Wilnie) — Mickiewicza 4 m. 4, tel. 7-63.

Katowice. Aeroklub Śląski (dawniej Śląski Klub Lotniczy) — skrz. poczt. 391.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 113.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23. tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

Sp. Akc. „Autoremont" — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo-samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, lotnisko — 8-08-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 132-22 i 125-45 (lotnisko).
Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).
Poznań — Wały Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotnisko).
Gdańsk—Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31.
Brno — lotnisko, tel. 42-66.
Bukareszt — Bul. S. C. Bratianu 75, tel. 235-97.
Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.
Wiedeń — „Luftreisebüro", Kaertnerring 5. tel. R. 28-1-21.
Sofia — Benkovski 8, tel. 443.
Saloniki — Gr. Alexander 5, tel. 11-31.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY
POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ
ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH
REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI
WYDAWCA: LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511.
Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półroczn e — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.**
Zagranicą rocznie – 8 fr. szw., półrocznie 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. – 180 zł., ¼ str. — 100 zł., ⅛ str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane je t nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

SKRZYDLATA POLSKA JEST DALSZYM CIĄGIEM MŁODEGO LOTNIKA, KTÓRY PO WŁĄCZENIU DOŃ PILOTA PRZYBRAŁ OBECNY TYTUŁ Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU.

Uprzejmie komunikujemy, iż z dniem 1.X.1931 r. przestało wychodzić w Poznaniu czasopismo lotnicze „Sport Motorowy" (przedtem „Lotnik"), które, likwidując się, w poniższym liście zaleca jako swego następcę nasze wydawnictwo.

SKRZYDLATA POLSKA

SPORT MOTOROWY

dawn: LOTNIK

Poznań, dn. 13.XI. 1931.

Do PP. Prenumeratorów i Czytelników "SPORTU MOTOROWEGO"

Nie mogąc, wobec stale wzrastających potrzeb, spełniać dotychczasowych zadań i uznając konieczność jaknajdalej idącej koordynacji pracy w lotnictwie, postanowiliśmy zaprzestać dalszego wydawania "Sportu Motorowego" /dawniej "Lotnik"/

Równocześnie pragnęlibyśmy zalecić naszym dotychczasowym Czytelnikom organ wszystkich Klubów Lotniczych - SKRZYDLATĄ POLSKĘ, która będąc najbardziej poczytnem i najlepiej redagowanem pismem lotniczem w Polsce, a zarazem najbardziej pod względem treści zbliżonem do Sportu Motorowego, - nie wątpimy, że dobrze nas zastąpi.

WYDAWCA "SPORTU MOTOROWEGO"
/ E. Hołodyński /

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT“

ROZKŁAD LOTÓW

WAŻNY OD 1 PAŹDZIERNIKA 1931 R. DO 31 MARCA 1932 R.

Samoloty kursują		KIERUNEK	Samoloty kursują	
w poniedz., środy i piątki	we wtorki, czwartki i soboty		w poniedz., środy i piątki	we wtorki, czwartki i soboty
	9.15 o.	Warszawa	p. 12.25	
	11.05 p.	Bydgoszcz	o. 10.35	
	11.25 o.	Bydgoszcz	p. 10.15	
	12.40 p.	Gdańsk	o. 9.00	
	9.00 o.	Warszawa	p. 11.10	
	11.10 p.	Poznań	o. 9.00	
	9.30 o.	Warszawa	p. 10.30	
	11.30 p.	Katowice	o. 8.30	
8.30 o.		Warszawa		p. 15.00
10.20 p.		Kraków		o. 13.10
10.40 o.		Kraków		p. 12.50
11.20 p.		Katowice		o. 12.10
11.50 o.		Katowice		p. 11.40
13.35 p.		Brno		o. 9.55
14.00 o.		Brno		p. 9.30
15.00 p.		Wiedeń		o. 8.30
	8.45 o.	Warszawa	p. 11.15	
	11.15 p.	Lwów	o. 8.15	
8.30 o.		Lwów		p. 15.00
*11.00 p.		Czerniowce		o. 14.30*
*11.30 o.		Czerniowce		p. 14.00*
*14.10 p.		Galacz		o. 11.20*
*14.40 o.		Galacz		p. 10.50*
*16.00 p.		Bukareszt		o. 9.30*

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW

o. odlot,
p. przylot,
* czas wschodnio-europejski.

UWAGA: Wznowienie ruchu na linji Bukareszt — Sofja — Saloniki nastąpi z wiosną 1932 r.

ZALEGŁĄ PRENUMERATĘ

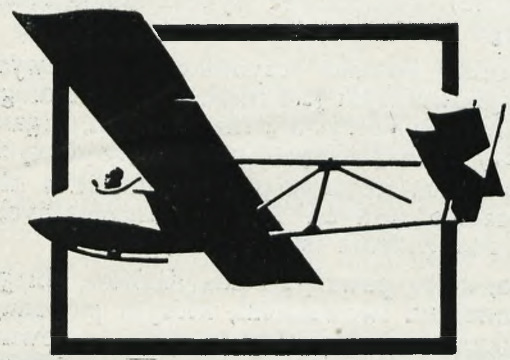
PROSIMY WPŁACAĆ NA KONTO

P. K. O. 9511

„SKRZYDLATA POLSKA”

SKRZYDŁATA »POLSKA«

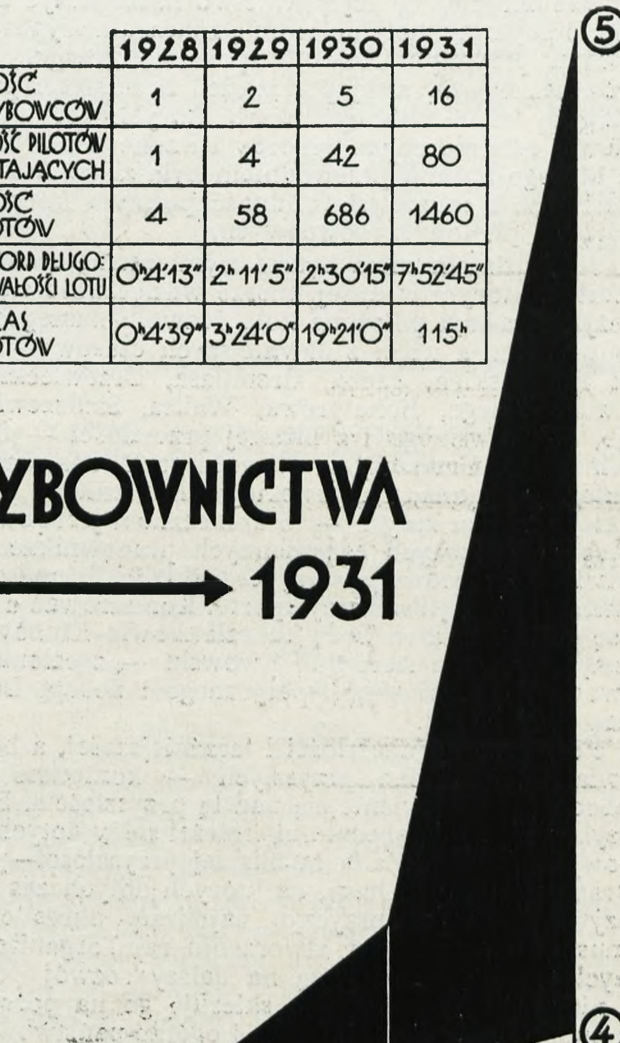
ROK II (VIII) LISTOPAD 1931 Nr. 11 (85)



	1928	1929	1930	1931
① ILOŚĆ SZYBOWCÓW	1	2	5	16
② ILOŚĆ PILOTÓW LATAJĄCYCH	1	4	42	80
③ ILOŚĆ LOTÓW	4	58	686	1460
④ REKORD DŁUGOTRWAŁOŚCI LOTU	0h4'13"	2h11'5"	2h30'15"	7h52'45"
⑤ CZAS LOTÓW	0h4'39"	3h24'0"	19h21'0"	115h

ROZWÓJ SZYBOWNICTWA 1928 ——→ 1931





WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO NASZEGO SZYBOWNICTWA

Ukryty do niedawna—dla oczu szerokiego ogółu—wartki i twórczy nurt pracy szybowcowej, wyszedł w ostatnich czasach, w całej okazałości na powierzchnię życia codziennego.

Zdobywane w ciągu października rekordy w Bezmiechowej postawiły nasze szybownictwo na europejskim poziomie. Te rekordy i z doskonałym rezultatem prowadzone szkolenie oraz udane holowane loty szybowcowe na większą odległość wzbudziły powszechne zainteresowanie i zmusiły nawet prasę codzienną do zajmowania się zdarzeniami z życia polskiego szybownictwa.

Ruch szybowniczy stał się dziś, bezsprzecznie, jednym z najskuteczniejszych i najważniejszych żywotnych zagadnień naszego sportu lotniczego.

Żywe zainteresowanie szybownictwem kierowniczych czynników rządowych — nietylko lotniczych, lecz i tych, które stoją dalej od lotniczych zagadnień, — dowodzi zupełnego doceniania znaczenia szybownictwa dla Państwa, a również daje pewność, że ruch ten znajdzie odpowiednie poparcie i pomoc w całem społeczeństwie.

Tembardziej, że szybownictwo nasze liczyć może na te poparcie nietylko w imię znaczenia szybownictwa w przyszłym rozwoju sportu lotniczego, lecz również w imię swej przeszłości. Przeszłości posiadającej wiele chlubnych kart, których koronę stanowią ostatnie znane rekordy i udane konstrukcje, a którego hasłem przewodniem była zupełna samodzielność i samowystarczalność polskich konstruktorów i pilotów szybowcowych.

Jeśli dziś słusznem będzie wymienienie tych jednostek, którym w dużej mierze wdzięczność się należy za zasługi położone koło rozwoju naszego szybownictwa, a więc: z dawniejszych czasów — braci Karpińskich, Jacha, Grzmilasa, Drzewieckiego, Działowskiego, Bohatyrewa, Walisa, Szulczewskiego, Stępkowskiego i z bliższej przeszłości — Czerwińskiego, Grzeszczyka, Nowotnego, Matza, Jaworskiego, Kocjana, Laskowskiego, Łopatniuka, Oleńskiego i wielu innych — to koniecznem jest również wspomnieć o tych bezimiennych pracownikach na niwie szybowcowej, którzy cegiełki kładli pod silny dzisiaj zrąb tej dziedziny sportu. Konkurować o palmę pierwszeństwa będą tu członkowie Klubów — mając na czele Aeroklub Lwowski — z członkami lwowskiego Związku Awiatycznego i Sekcją Lotniczą warszawską.

Po poznaniu przeszłości i teraźniejszości, a będąc świadomym zadań przyszłych — konieczne jest obecnie zastanowienie się nad tą przyszłością. Ruch szybowcowy już obecnie nie mieści się w dotychczasowych ramach. Zadania bliskiej przyszłości—przekraczają siły tych bark, na których dotychczas spoczywały. Z tych przyczyn najbliższy okres czasu musi być poświęcony stworzeniu ram organizacyjnych, które nie pozwolą na dalszy rozwój dziki i nieskoordynowany — a skierują go na pożądne, z punktu widzenia lotniczego i ogólno-państwowego, cele.

Praca ta jest pilna z uwagi na fakt, że popularność szybownictwa rośnie z każdym dniem i rośnie również szybko zakres jego możliwości i użyteczności.

Pierwsze pociągnięcia są już zrobione.

Ze strony urzędowej wydano już zalecenia mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa w szkoleniu i lataniu, dające również wskazówki, mające za zadanie zapewnienie racjonalnego wydatkowania funduszów. Zagadnienia te będą obecnie przedmiotem dalszych studjów i znajdą swój ostateczny wyraz w odpowiedniem rozporządzeniu, które unormuje stosunek urzędowy władz do ruchu szybowcowego z punktu widzenia bezpieczeństwa, kontroli, rejestracji i szkolenia.

Zagadnienia te są o tyle łatwe, że mogą być rozpatrywane — z uwzględnieniem warunków lokalnych — przy pomocy wypróbowanych już wzorów zagranicznych.

Wzory te są zresztą, w zasadach, prawie że jednakowe i dadzą się scharakteryzować w ten sposób, że dają dużą swobodę inicjatywie i pracy organizacyj sportowych i jednostek, zostawiając w rękach urzędowych nadzór, kontrolę techniczą i rejestrację, czyli te działy, które leżą w zakresie działania władz, ze względu na bezpieczeństwo obywateli i ze względu na możność i konieczność wykorzystania ruchu szybowcowego do celów państwowych.

Pozatem ścisły kontakt czynników rządowych z ruchem szybowcowym jest niezbędny tak długo, jak długo ruch ten korzysta z finansowych, organizacyjnych czy materjałowych pomocy rządowych.

Tak samo są już zrobione pierwsze kroki w kierunku stworzenia nowych form organizacyjnych, a właściwie rozszerzenia istniejących.

Inicjatywa, którą powzięła Rada Klubów, zbiegła się z poczynaniami lwowskiemi, którym patronuje profesor Łukasiewicz. Projekty te dadzą z pewnością odpowiednie podstawy do dalszego powiększania dotychczasowych dorobków.

W tych zamierzeniach chodzić będzie przedewszystkiem o stworzenie instytucji, która dawałaby możność naukowej pracy nad szybownictwem i dla szybownictwa, powołania do pracy dla szybownictwa licznych organizacji prowincjonalnych, które miałyby za zadanie szkolenie wstępne; organizacji mającej na celu prowadzenie szkoły lub szkół, przeznaczonych do szkolenia dalszego zaawansowanych już pilotów szybowcowych i treningu, urządzanie zawodów, a wreszcie właściwe zorganizowanie produkcji seryjnej szybowców, dostarczania materjałów i instrukcji budowy szkolnych szybowców wypróbowanych typów przez organizacje, mające możność budowy własnemi środkami, oraz rozpoczęcie bardziej intensywnie propagandy szybownictwa na prowincji.

Wymienione zagadnienia nie powinny napotkać na duże trudności, ponieważ chodzić będzie właściwie nie o tworzenie organizacji nowych, lecz o pewne uzupełnienia organizacyjne czy statutowe, a przedewszystkiem o wyraźne rozgraniczenie i skonkretyzowanie zakresów działania poszczególnych organizacyj i instytucyj. Jeśli chodzi o prace naukowe, to instytucja tego rodzaju z łatwością powstać może we Lwowie, przy Politechnice, przez odpowiednie zużytkowanie chęci do pracy w tym

kierunku wielu profesorów Politechniki, tamtejszego laboratorjum aerodynamicznego i Związku Awiatycznego.

Na terenie lwowskim są również warunki, ułatwiające powstanie warsztatu do produkcji seryjnej szybowców szkolnych.

Drugiem centrum fabrykacji seryjnej szybowców będzie Warszawa, gdzie należałoby produkować szybowce przejściowe i tu też budowałoby się szybowce rekordowe.

Mam tu na myśli warsztaty na Skniłowie i Okęciu.

Przewidywać jednak należy, że w bliskiej przyszłości budową szybowców w Polsce będą musiały zainteresować się również i fabryki lotnicze, co w obecnej chwili jeszcze nie może mieć miejsca ze względów na stosunkowo małe zapotrzebowanie.

Organizacja szkolenia wstępnego i początkowego musi się oprzeć o Kluby Lotnicze i prowincjonalne Koła LOPP. Współpraca w tym kierunku nie będzie trudna.

Sprawa nadzoru nad uprawianiem szybownictwa z punktu widzenia sportowego i reprezentowanie tej gałęzi sportu lotniczego leży w zakresie działania Aeroklubu R. P. To jest zgodne z zadaniami A. R. P. i organizacją międzynarodową aeroklubów (F. A. I.), w której ostatnio powstała już sekcja szybowcowa.

W reprezentacji zagranicą A. R. P., zależnie od okoliczności, będzie uciekać się do pomocy bądź czynników pracujących naukowo w szybownictwie, bądź uprawiających szybownictwo jako sport, bądź też przedstawiających inne specjalności (konstrukcja, meteorologia i t. d.).

Aeroklub R. P. będzie również oficjalnym organizatorem zawodów szybowcowych, tak jak to dziś ma miejsce z konkursami samolotów turystycznych i innemi imprezami sportowemi lotnictwa motorowego.

Nową formę organizacyjną znaleźć trzeba będzie tylko celem powołania do życia organizacji specjalnej, która obejmie fachowe i gospodarcze troski o Bezmiechową, jako główne szybowisko, które z pewnością nie straci prędko swej wartości i znaczenia, a którego prowadzenie nie może obciążać wyłącznie Klubu Lwowskiego.

Uzgodnienie potrzeb i interesów poszczególnych organizacyj i klubów, uprawiających szybownictwo, jakoteż omawianie szczegółowych zamierzeń centralnych w tej dziedzinie może mieć miejsce w Komisji Lotnictwa Sportowego przy A. R. P., względnie w Radzie Klubów.

Dyskusją nad zagadnieniami naukowemi z zakresu szybownictwa i opracowaniem takich zagadnień, a również i publikacją fachowych wydawnictw, tak praktycznych jak i naukowych, zająć się będzie musiała komisja czy rada, która powstanie we Lwowie — z udziałem, w razie potrzeby, fachowców z poza Lwowa.

Z tych słów paru wynika, że dalsza, planowa praca nad rozwojem naszego szybownictwa ma nietylko korzystne warunki rozwoju dziś, lecz również wszelkie szanse powodzenia jutro!

Twierdzenie to oparte jest na dotychczasowych wynikach pracy i na zaufaniu do czynników, które będą współpracować i pracować w przyszłości.

Tembardziej, że jutro przyniesie ze sobą z pewnością lepsze warunki pracy i liczne rzesze nowych chętnych zwolenników pięknego i pożytecznego sportu.

Nasza młodzież akademicka dumna być może, że po oddaniu w ręce szerszych sfer społeczeństwa motorowej gałęzi sportu lotniczego — obecnie oddaje reszcie obywateli dalszy dorobek równie cenny dla Państwa: zapoczątkowane i postawione na godnym naszego Narodu poziomie — lotnictwo bezsilnikowe!

Ryszard Adamowicz.

HISTORJA LOTÓW ŻAGLOWYCH W BEZMIECHOWEJ

Ubiegłe lata wykazały, że prace Aeroklubu Akademickiego we Lwowie, zmierzające do opanowania sztuki lotu bezsilnikowego zostały uwieńczone wspaniałemi wynikami.

Początkowy okres tych prac, a więc wyprawa złoczowska, w maju 1928 roku, przynosi jej organizatorom: A. A. L. i Związkowi Awiatycznemu potwierdzenie przewidywań możliwości lotu żaglowego. Lot żaglowy, podczas którego wykonano kilka wiraży z nabraniem około 50 m. wysokości ponad startem i trwający 4 min. 13 sek., był, niestety, jedynie dla członków wyprawy dostatecznym bodźcem do kontynuowaniu rozpoczętej pracy. Lot następny na tej samej wyprawie kończy się rozbiciem szybowca i odwiezieniem pilota do szpitala *). Powodem niepowodzenia był nieudany start przy bardzo silnym wietrze i na terenie, nienadającym się do startu normalnego. Analiza tego wypadku (patrz jeden z artykułów p. Adama Nowotnego w Młodym Lotniku z 1928 r.), to cenna zdobycz dla garstki członków lwowskich organizacyj lotniczych.

Opinja publiczna po tym wypadku staje się hamulcem w dalszym rozwoju prac szybowcowych. Twierdzono, że szybownictwo to niebezpieczna i kosztowna zabawka. Opinja ta nie wpływa jednak na tok rozpoczętej pracy. Z powodu szczupłych subsydjów, których wtenczas udzielał jedynie Komitet Wojewódzki L. O. P. P. we Lwowie, Związek Awiatyczny wykończa swoje szybowce: CW-3 i CW-2 (konstrukcji W. Czerwińskiego) dopiero na jesieni roku 1929.

A. A. L. organizuje następną wyprawę na nowe tereny w Bezmiechowej, które zimą zbadała specjalna wyprawa narciarska, stwierdzając ich wielką przydatność do lotów żaglowych (patrz opis terenów w Bezmiechowej w Młodym Lotniku 1929 r., artykuł Czerwińskiego i Grzeszczyka).

Zadania wyprawy zostają ściśle określone. Konieczność wykonania dłużej trwającego lotu żaglowego, aby zdobyć opinię publiczną dla sprawy szybownictwa staje się jej głównym celem. Wyszkolenie większej ilości pilotów żaglowych jest zadaniem, do którego należy się starannie przygotować.

Aeroklub próbuje stworzyć metodę szkolenia bez przygotowania na samolotach silnikowych.

Pierwszymi absolwentami szkoły szybowcowej są: Adam Nowotny i Rudolf Matz, piloci wyszkoleni

*) Inż. Grzeszczyka. — Przyp. Red.

w A. A. L. na Hanriot'ach. Zdobyli oni, jako pierwsi w Polsce, dyplomy kategorji *C*.

Na tejże wyprawie zdobywamy cenne doświadczenia przy szkoleniu początkowem — kilka lotów kol. W. Czerwińskiego, niebędącego pilotem motorowym, służy do opracowania racjonalnych metod szkolenia. Wreszcie lot żaglowy, trwający 2 godz. 11 min. 5 sek., wykonany przez niżej podpisanego, uzupełnia program wyprawy.

Po wyprawie tej zrozumiano, że *rzeczywiście* można latać bez silnika i że korzyści z rozwoju tego sportu mogą być duże.

Dalsze wyprawy, to zdobywanie doświadczeń, szkolenie instruktorów i próby intensywnego szkolenia początkowego.

Trzecia, wiosenna wyprawa 1930 roku wykazuje, że i zupełnie młodzi piloci mogą wykonywać dłuższe loty żaglowe. Półtoragodzinny lot R. Matza, najdłuższy na tej wyprawie, zachęca coraz większe rzesze członków Klubu do latania na szybowcach. W Ministerstwie Komunikacji, Departamencie Aeronautyki, w gronie profesorów Politechniki Lwowskiej, L. O. P. P. i t. p. znajdujemy coraz więcej ludzi, oddanych sprawie rozwoju szybownictwa. Coraz łatwiej pracować z powodu otrzymywania większych subsydjów. Na jesieni 1930 r. przybywa nowy szybowiec CW-4, dwuosobowy, z krytym kadłubem, o wydłużeniu skrzydeł 12 m. Konstruktorem szybowca jest znowu W. Czerwiński, a warsztat, w którym szybowiec zostaje zbudowany, należy do Związku Awiatycznego.

Czwarta, jesienna wyprawa przynosi plony głównie w dziale wyszkolenia. W ostatnim dniu tej wyprawy pięciu uczniów, szkolonych po raz pierwszy w Polsce wyłącznie na szybowcach, zdobywa kategorję *A*. Sprawa szkolenia początkowego zostaje rozwiązana. CW-4 wykonywa lot żaglowy, trwający 2 godz. 30 min. 15 sek. Szybowiec świetnie zdaje egzamin — drobne, nic nieznaczące dla całości konstrukcji poprawki, miały uczynić z CW-4 cenny nabytek dla lotów doświadczalnych na przyszłych wyprawach. Niestety, CW-4, po czwartej wyprawie, z niezrozumiałych dla szerszego ogółu powodów, pozostaje w hangarze.

Aeroklub Lwowski nie ogranicza się do szkolenia swoich członków, przyjmując na kurs osoby z innych klubów. W trosce o intensywniejszy rozwój szybownictwa, zwraca się klub lwowski do Dep. Aeronautyki z inicjatywą stworzenia specjalnego kursu dla oficerów pilotów, którzyby mogli w przyszłości pracować jako instruktorzy w wojsku, podejmując się doprowadzić wyszkolenie dziesięciu oficerów na własnym taborze, aż do uzyskania przez każdego z uczestników kursu kategorji *C* pilota szybowcowego. Kurs taki zostaje zorganizowany. Pozatem Aeroklub zwraca się do Biura „Veritas" o objęcie kontroli nad szybowcami mającemi brać udział w piątej wyprawie. Spotyka się to z ogólnem uznaniem i odtąd oficjalna kontrola szybowców dopuszczonych do lotów staje się regułą.

Wycofanie się z udziału we wspólnych pracach Związku Awiatycznego utrudnia zorganizowanie wyprawy. Część szybowców, zamówionych w Zw. Aw., miała być na czas niewykończona. Na szczęście, akcja A. L., mająca na celu ściąganie na wyprawy pilotów z innych klubów, wydaje owoce. Antoni Kocjan, pilot A. W., kierownik warsztatu Sekcji Lotniczej, uczestnik ostatniej wyprawy w Bezmiechowej, buduje szybowiec nowej konstrukcji „Czajka I". Tabor A. L. zasilają 3 sztuki szybowców tego typu. Szybownictwo zyskuje nową wytwórnię gorliwie i starannie wykonywującą zamówienia.

Dzięki „Czajkom", które okazały się świetnemi maszynami treningowo-szkolnemi, wyprawa może się poszczycić wyszkoleniem aż 16 pilotów kategorji *C*. Listę pilotów z kat. *C* rozpoczyna członek A. L., Zygmunt Laskowski, który w części wyprawy sprawuje samodzielnie funkcje instruktora i zastępcy kierownika wyszkolenia. Przybywa też Polsce podczas tej wyprawy zastęp pilotów najwyższej kategorji, wyszkolonych wyłącznie na szybowcu. Pierwszym z nich jest Bolesław Łopatniuk, który, wraz z Bolesławem Baranowskim, przedstawia wysoką klasę pilota żaglowego. Obydwaj szybko zostają upoważnieni do prowadzenia lotów w charakterze instruktorów.

Na piątej wyprawie są wyszkoleni późniejsi kierownicy wypraw innych Klubów. I tak: Zbigniew Oleński z A. W. prowadzi szkolną wyprawę w górach Świętokrzyskich, świetnie wywiązując się z zadania; kpt. Jach i por. Kurowski organizują i prowadzą wyprawę jesienną w Ustjanowej z ramienia Klubu Lubelskiego. Wyprawa ta daje polskiemu szybownictwu 5 nowych pilotów kat. *C* i około 17 godzin lotu.

P. W. Olszewska, jako pierwsza kobieta w Polsce, zdobywa kategorję *C*, po wykonaniu około półgodzinnego lotu żaglowego.

Szkolenie początkowe posuwa się na piątej wyprawie w szybkiem tempie. Przygotowano nowy zastęp kandydatów, mogących na następnej wyprawie zdobyć kat. *C*.

Wyprawa rozporządza tylko szybowcami szkolnemi i treningowemi, używanemi podczas trwania warunków do żaglowania — na szkolenie. To też rekordu nie udaje się pobić.

Na piątej wyprawie, wybitnie szkolnej, wylatano przeszło 27 godzin.

Wyprawa piąta zakończyła okres prób całkowitego szkolenia na szybowcach, przyczem stworzono własne metody takiego szkolenia, nie uciekając się do wzorów zagranicznych. Rezultaty szkolenia we wszystkich kategorjach i z wszelkiego rodzaju kandydatami na pilotów szybowcowych wykazały słuszność stosowanych metod. Część pilotów, wyszkolonych wyłącznie na szybowcach, przedstawia sobą wspaniały materjał na instruktorów i wysoką klasę pilotów żaglowych, do której nie mógłbym zaliczyć żadnego z przeszkolonych na szybowcach, rutynowanych pilotów silnikowych.

Po piątej wyprawie zrozumiano powszechnie, że latanie bez silnika zostało w Polsce rozwiązane. Prace szybowcowe rozpoczęły inne kluby. Warszawski i lubelski organizują samodzielnie wyprawy szkolne, bądź szkolno-treningowe. Na wyprawę szóstą A. L. w Bezmiechowej zgłaszają prawie wszystkie Kluby swoich przedstawicieli, mających po wyszkoleniu w Bezmiechowej organizować szybownictwo u siebie.

Latanie terenowe, jakie dotąd poznaliśmy, jest zaledwie cząstką możliwości wykorzystania szybowca. Po wyprawie piątej należało przygotować się do zdobycia nowych źródeł udostępniających lot żaglowy. Dla lotów, czy to w chmurach, czy w prądach termicznych nad miastem, czy też na czole burzy, brakowało w Polsce szybowców specjalnie przeznaczonych do tego rodzaju lotów. Nowy etap pracy należało więc rozpocząć od przygotowania odpowiedniego ta-

boru, przeprwadzenie prób w locie i, w razie pomyślnych rezultatów, rozpoczęcia nowego okresu szkolenia w lotach specjalnych.

W dążeniu do zrealizowania tych zamierzeń, został zbudowany z funduszów Min. Komunikacji szybowiec SG-21-„Lwów". Pomyślne rezultaty pierwszych w Polsce lotów holowanych wykazały, że łatwo możemy rozwijać u siebie loty na terenach płaskich.

Ostatnia wyprawa A. L. podnosi poziom lotów żaglowych terenowych, równając go z tem, jaki mają państwa przodujące w szybownictwie. Piloci żaglowi, którzy dopiero na ostatniej, bądź bieżącej wyprawie zdobyli kategorję C, latają całemi godzinami. Siedmiu pilotów posiada loty powyżej godziny. Lotów takich wykonano 17 w czasie około 48 godzin. Obok lotów kpt. Jacha (3 godz. 12 min. 16 sek.), Jonikasa (5 godz. 08 min. 52 sek.) i Laskowskiego (5 godz. 56 min. 48 sek.), kolejno ustanawiających w pierwszej połowie wyprawy nowe rekordy czasu, na specjalną uwagę zasługują loty B. Łopatniuka, pilota tylko szybowcowego (jeden z jego lotów trwał 4 godz. 38 m. 42 sek.), wykonywane nieraz w tak ciężkich warunkach, że starzy i rutynowani piloci nie mogli dłużej w powietrzu pozostawać. Dowodzą one celowości stosowania szkolenia początkowego na szybowcach.

Wyniki ostatniej wyprawy, łącznie z rekordowym lotem „Lwowa" (7 godz. 52 min. 45 sek), przekonały ostatecznie ogół o możliwościach prawie dowolnie długiego latania bez silnika. Próby zmierzające do przeszkolenia pilotów szybowcowych na płatowcach silnikowych wykażą niebawem ewentualne korzyści stosowania przed pilotażem motorowym szybowcowego. Stanowią one najbliższe zadanie Aeroklubu Lwowskiego.

Nadchodzącą zimę oraz wiosnę i lato roku przyszłego poświęcić należy na rozwiązanie lotów żaglowych niezwiązanych ze specjalnym terenem. W tym samym czasie konstruktorzy winni stworzyć nowe, już wybitnie rekordowe szybowce, które mogłyby i w tej kategorji lotów szybowcowych dorównać, a, w miarę powodzenia, i przewyższyć loty naszych zachodnich sąsiadów.

Mając to na uwadze, należałoby wydatnie popierać nowe konstrukcje, umożliwiające wyszukiwanie nieznanych źródeł lotu żaglowego. Nowe, efektowne wyczyny będą bodźcem do dalszego postępu.

Inż. Szczepan Grzeszczyk.

VI WYPRAWA SZYBOWCOWA AEROKLUBU LWOWSKIEGO

491 lotów
64 godz. 24 min. 41 sek.
7 kat. C
10 kat. B
10 kat. A
7 pilotów — 17 lotów powyżej 1 godz.
4 pilotów — 4 loty powyżej 4 godz.
Pierwszy w Polsce lot holowany
4 rekordy —

mówią dobitnie i jasno o wynikach czteroletniej, wytrwałej i konsekwentnej pracy Aeroklubu Lwowskiego na szybowcowym froncie polskiego lotnictwa sportowego.



Ogólny widok na Bezmiechową. Ognisko wskazuje kierunek lądowania samolotom.

CZAS WYPRAWY.

Szósta Wyprawa, projektowana pierwotnie w czasie od 6 września do 11 października, uległa odroczeniu wskutek niemożności dokonania we właściwym czasie przez Związek Awiatyczny i Sekcję Lotniczą remontu uszkodzonych na piątej wyprawie szybowców.

Odroczona została na czas do 31 października, co się okazało, zresztą, bardzo szczęśliwem, gdyż wrzesień b. r. był wyjątkowo mglisty i deszczowy.

Loty rozpoczęły się dopiero 4 października.

Pięć dni pochłonęły transporty, montaż namiotów i szybowców — nieodłączne niedole naszej czteroletniej pracy i skutki braku stałego szybowsika.

TABOR WYPRAWY.

Pierwotny tabor wyprawy stanowiły trzy szkolne szybowce: jeden CW-3, generalnie wyremontowany w Związku Awiatycznym i dwie „Czajki".

Szybowiec CW-3, popularnie zwany „Balbinką", wypożyczony Aeroklubowi Warszawskiemu na wyprawę w Polichnie, wrócił do Bezmiechowej ze złamanym dźwigarem i w stanie, nienadającym się do lotów. Nie było już czasu na remont — służył do szurania dla początkujących.

W połowie wyprawy przybyła jeszcze jedna „Czajka" z remontu w Sekcji Lotniczej oraz nowy szybowiec szkolny CWJ, zbudowany przez Związek Awiatyczny na zamówienie Ministerstwa Komunikacji i przekazany do użytkowania Aeroklubowi Lwowskiemu.

Ponadto 18-go października inż. J. Drzewiecki przyholował do Bezmiechowej na PZL-5 nowy szybowiec „Lwów" konstr. inż. S. Grzeszczyka.

SZKOLENIE.

Drugostronne zestawienie daje szczegółowy wykaz ilości, rodzaju i czasu wykonanych lotów oraz uzyskanych kat. pil. szyb.

Zestawienie ilości, rodzaju i czasu wykonanych lotów oraz uzyskanych kat. pil. szyb.

L. p.	Imię i nazwisko	LOTY Szkolne		Treningowe		Inne*)		Razem		Posiadał kategorję pil. szyb.	Uzyskał kategorję pil. szyb.	Należy do
		il.	czas	il.	czas	il.	czas	il.	czas			
	a) Kurs początkowy											
1	A. Pawliczek	30	17' 09"					30	17' 09"	A	B	Śląski Klub Lotn. Żagl.
2	B. Miszułowicz	24	14' 52"					24	14' 52"	A	B	Aer. Warszawski
3	A. Wilkoński	29	11' 37"					20	11' 37"	A	B	„ „
4	J. Sarnowicz	19	7' 23"					19	7' 23"	A	B	„ Lwowski
5	Z. Burek	7	2' 22"					7	2' 22"	A		„ „
6	M. Younga	9	3' 40"					9	3' 40"	A		„ „
7	inż. W. Czerwiński	7	2' 58"					7	2' 58"		A	„ „
8	M. Mrugacz	29	6' 12"					29	6' 12"		A	Sekcja lotn. kol. p.w. w Krakowie
9	B. Kwiatkowska	37	19' 24"					37	9' 24"		A	„
10	L. Zygmund	47	11' 39"					47	11' 39"		A	Śląski Klub Lotn. Żaglow.
11	M. Twardowski	23	4' 13"					23	4' 13"			1 D. Harc. w Pozn.
12	kpt. dr. S. Jasiński	11	1' 39"					11	1' 39"			6 p. l.
13	inż. W. Jaworski	1	7"					1	7"			Aerokl. Lwowski
14	inż. Barut	1	10"					1	10"			
	Razem:	264	1h 33' 25"					265	1h 33' 25"			
	b) Kurs wyższy											
1	M. Jonikas	14	5h 24' 02"	3	2h 45' 45"	1	22"	18	8h 10' 09"		A B C	Aer. Wileński
2	Cz. Rościszewski	18	1h 58' 06"	3	16' 55"			21	2h 15' 01"	A	B C	Woj. Kom. L. O. P. P. — Kielce
3	A. Kocjan	6	52' 40"	1	34' 05"			7	1h 26' 45,'	B	C	Aer. Warszawski
4	K. Kazimierczuk	20	1h 11' 45"					20	1h 11' 45"		A B C	„ „
5	W. Polny	22	42' 46"	1	4' 27"			23	47' 13"	B	C	
6	por. K. Czarkowski-Golejewski	15	46' 37"			1	1' 13"	16	47' 50"		A B C	„ Lwowski „ „
7	A. Szarek	6	36' 43"	1	4' 21"			7	41' 04"	B	C	„ „
8	płk. L. Rayski	10	7' 58"					10	7' 58"		A B	Szef Dep. Aer. M. S. Wojsk.
9	mjr. Stachoń	10	7' 24"					10	7' 24"		A B	Dca szk. strzel. w Grudziądzu
10	Ł. May	1	46"					1	46"		A	Aer. Lwowski
	Razem:	122	11h 48' 47"	9	3h 45' 33'	2	1' 35"	133	15h 35' 55"			
	c) Kurs treningowy											
1	Z. Laskowski			16	14h 27' 11"	6	20' 49"	22	14h 48' 00"	C		Aer. Lwowski
2	inż S. Grzeszczyk			6	13h 18' 16"	1	46"	7	13h 19' 02"	C		„ „
3	B. Łopatniuk			12	10h 24' 08"	14	13' 23"	26	10h 37' 31"	C		„ „
4	kpt. F. Jach			1	3h 12' 16"			1	3h 12' 16"	C		C.W.O L. w Dęblinie
5	B. Baranowski			24	3h 9' 26"	3	4' 49"	27	3h 14' 15"	C		Aer. Lwowski
6	Z. O eński			5	1h 55' 48"			5	1h 55' 48"	C		„ Warszawski
7	R. Matz			4	7' 47"			4	7' 47"	C		„ Lwowski
8	W. Olszewska			1	42"			1	42"	C		„ „
	Razem			69	46h 35' 34"	24	39' 47"	93	47h 15' 21"			
	Kurs początkowy	265	1h 33' 25"					265	1h 33' 25"			
	„ wyższy	122	11h 48' 47"	9	3h 45' 33"	2	1' 35"	133	15h 35' 55"			
	„ treningowy			69	46h 35' 34"	24	39' 47"	93	47h 15' 21"			
	Razem	387	13h 22' 12"	78	50h 21' 07"	26	41' 22"	491	64h 24' 41"			

*) instruktorskie, próbne, transportowe, pokazowe.

A). Kurs początkowy.

Kurs początkowy objmuje właściwą naukę pilotażu i stanowi najtrudniejszy i najżmudniejszy okres na drodze do kat. *C* dla surowych, nieposiadających żadnego przygotowania na samolotach motorowych.

Na 60 — 70 niezbędnych lotów dla uzyskania kat. *C* — trzy czwarte lotów przypada na kurs początkowy.

Kat. *B* jest zakończeniem tego kursu i dowodem, że młody adept sztuki latania opanował stery, start i lądowanie. Z pośród dwunastu normalnie szkolonych, sześciu posiadało już kat. *A.*: B. Miszulowicz i A. Wilkoński z Aeroklubu Warszawskiego *) zdobyli ją na warszawskiej wyprawie w górach Świętokrzyskich, pozostali na poprzednich wyprawach Aeroklubu Lwowskiego.

W 263 lotach w czasie 1 godz. 33 min. 8 sek. czterech uzyskało kat. *B*, czterech *A* i na następnej wyprawie będą si pocili nad poznaniem tajemnic żaglowania.

Inż. W. Czerwiński, znany powszechnie i zasłużony konstruktor czterech typów szybowców i współkonstruktor szybowca CWJ, uzyskał po 7 lotach kat. *A*. Pierwszy w Polsce z pośród surowych rozpoczął szkolenie na szybowcach jszcze na II Wyprawie, wykonał kilka lotów na III i przeszedł całkowite przedszkole samochodowe.

Brak czasu nie pozwolił mu widocznie na ukończenie szkolenia. Należy mieć nadzieję, że w roku najbliższym powiększy grono pil. szyb. kat. *C*.

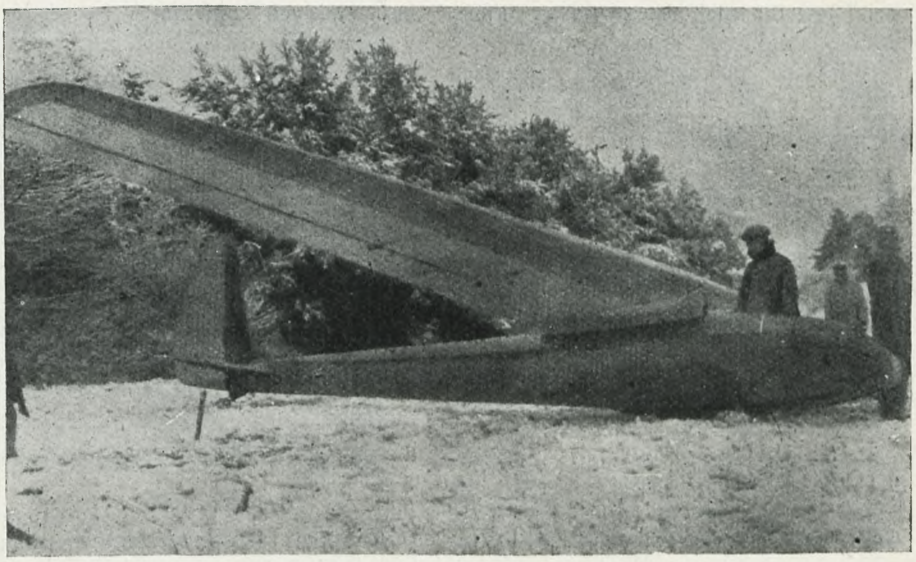
B). Kurs wyższy.

Kurs wyższy obejmuje zapoznawanie się z niespodziankami terenu oraz powolne i znojne zdobywanie tajemnic lotu żaglowego. Na kurs ten przechodzą surowi po uzyskaniu kat. *B* na kursie początkowym oraz bezpośrednio piloci motorowi, przeszkalani na szybowcach.

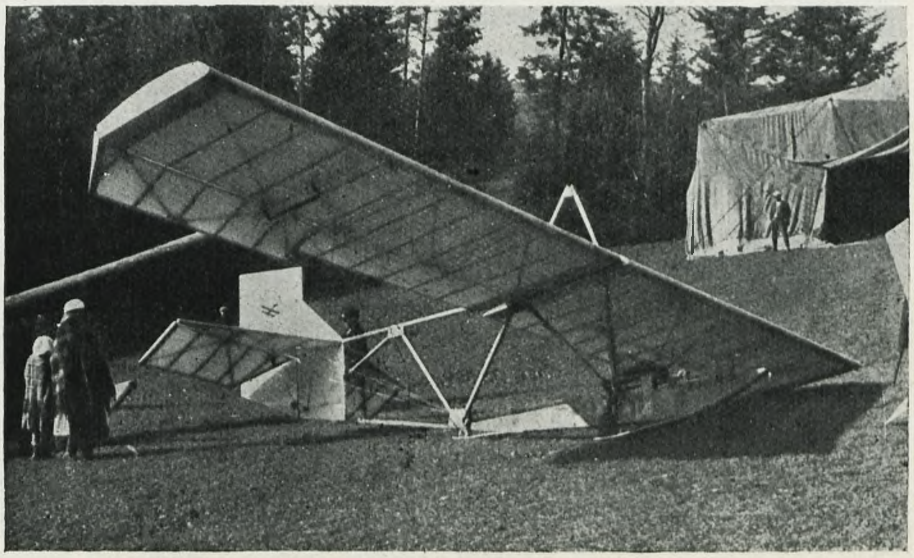
Wydawałoby się, że dla pilotów motorowych szybowiec winien być nowym typem samolotu, że lot sam nie powinien przedstawiać dla nich żadnych trudności. A jednak doświadczenia nasze z czterech lat nie potwierdzają tego przypuszczenia.

Odmienne od samolotu motorowego start i lądowanie, jak zarówno lot ślizgowy szybowca, istotnie nie przedstawiają większych trudności — kilka lotów wystarczy; ale lot żaglowy nietylko w sensie umiejętnego wyzyskiwania warunków, tj. prądów wznoszących, wymuszonych i termicznych, ale i sam lot jako taki, przy silniejszych nieco warunkach, nastręcza poważne trudno-

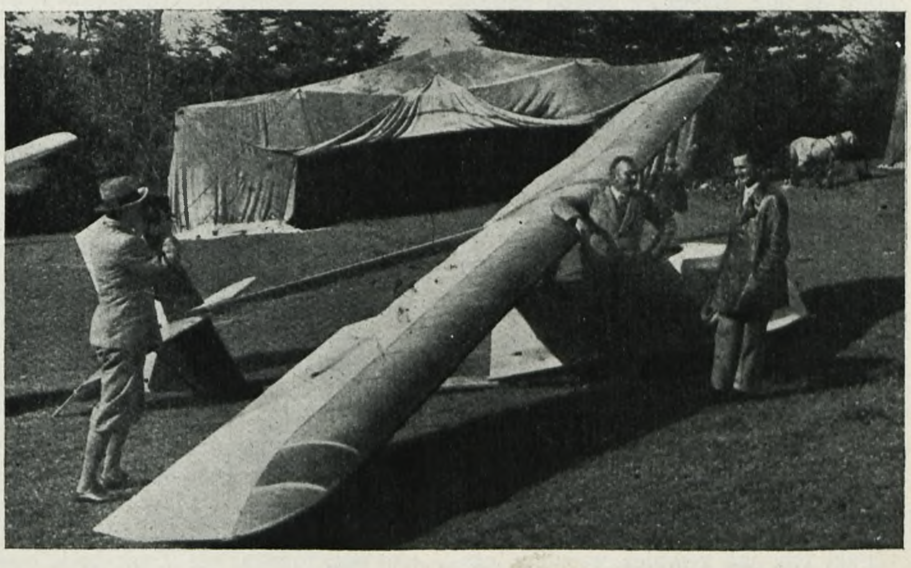
*) Z Koła „Start“ — przyp. Red.



Szybowiec rekordowy SG-21 „Lwów“ konstr. inż. S. Grzeszczyka.



Szkolny CWJ konstr. inż.: W. Czerwińskiego i W. Jaworskiego.



Szkolny „Czajka“ A. Kocjana wykonany w warsztatach na Okęciu.

ści i jest dla nich rzeczą nową, którą muszą stopniowo opanowywać.

Większość poważniejszych uszkodzeń naszych szybowców noszą na swem sumieniu piloci motorowi.

Zdaniem jednego z wybitnych pil. mot., przeszkalanych na ostatniej Wyprawie, lot żaglowy przy wietrze 12 — 15 m/sek. daje emocje, nieustępujące lotom na plecach na samolocie.

Na kursie wyższym ostatniej Wyprawy jedynie W. Polny należy do kategorji surowych. Uzyskał kat. *C* i powiększył grono naszych trzech dotychczasowych pil. szyb. czystej krwi.

Wszyscy pozostali to piloci motorowi. W grupie tej szczególnie wyróżnił się M. Jonikas, młody pilot, wyszkolony w Aeroklubie Wileńskim, który na Wyprawę przybył niemal bezpośrednio po ukończeniu Szkoły Pilotów Podchorążówki Rezerwy w Dęblinie. W swym czternastym, pięciogodzinnym, rekordowym locie, którym jednocześnie uzyskał kat. *C*, wykazał nietylko wysoką klasę pilota szybowcowego, ale i wielki hart ducha.

Nie spodziewał się tak długiego lotu. Wystartował lekko ubrany i już po trzech godzinach był skostniały i zmarznięty niemal na lód, a jednak wytrwał do ostatniej możliwości żaglowania i wylądował dopiero po zachodzie słońca, gdy już i wiatr osłabł i prądy termiczne skończyły się.

Ciekawym był również lot warunkowy na kat. *C* A. Kocjana, konstruktora znanych wszystkim „Czajek".

Walcząc o każdy centymetr swej wysokości i każdą sekundę czasu, potrafił, pełzając niemal po ziemi, utrzymać się w powietrzu 48 min. 32 sek. przy bardzo słabym wietrze i niemal zupełnym braku prądów termicznych.

Na 122 lotów szkolnych w czasie 11 godz. 48 min. 47 sek., z pośród dziesięciu szkolonych siedmiu uzyskało kat *C*, dwóch *B* i jeden *A*.

Na zakończenie omówienia wyników szkolenia chcę podkreślić, że, pomimo czterech ciężkich uszkodzeń szybowców i kilku lekkich, lekarz Wyprawy, kpt. dr. S. Jasiński, nie miał okazji do lekarskiej interwencji. Nie było ani jednego wypadku, a nawet żadnego potłuczenia się pilota.

TRENING.

Najciekawszemi i najbardziej zasadniczemi są wyniki grupy pil. szyb. kat. *C* z kursu treningowego.

69 lotów treningowych — 46 godz. 35 min. Średnio: 1 lot tren. — 40 minut.

Fakt ten, jak również wylatane czasy poszczególnych pilotów, nie potrzebują żadnych komentarzy i polecam je uwadze Zarządów Aeroklubów, które wskutek trudności finansowych ograniczają loty swych pil. mot. do 1 godziny miesięcznie.

A koszt jednej godziny? — mogę się podjąć dostarczyć każdemu pil. szyb. przybywającemu do Bezmiechowej na dwa — trzy tygodnie możliwości wylatania 10 godzin po cenie nieprzekraczającej 10 — 15 zł. za godzinę pod warunkiem, że otrzymam sprzęt szybowcowy: 10 „Czajek", nieprzekraczający wszak wartości jednego kompletnego samolotu turystycznego, oraz stary hangar na szczycie gór Słonne koło schroniska.

A jaki jest koszt jednej godziny na Hanriot'cie? — Pozostawmy to pytanie bez odpowiedzi.

O wartości lotów na szybowcach niech powiedzą piloci motorowi, którzy latali na ostatniej wyprawie.

WYNIKI SPORTOWE.

W zakresie wyników sportowych na pierwszy plan wysuwają się rekordy. Załączone zestawienie podaje szczegóły.

Rekord długotrwałości lotu, czterokrotnie bity, potrojony w stosunku do ostatniego rekordu inż. S. Grzeszczyka z r. 1930, wynoszącego 2 godz. 30 min. 15 sek., wyższy od angielskiego, amerykańskiego i wielu innych. Przed nami są jeszcze tylko: Niemcy, Bolszewja i Francja.

Kpt. F. Jach miał warunki najspokojniejsze, najprzyjemniejsze. Silne prądy termiczne, wiatr słaby, nieprzekraczający średnio 5 m/sek. Lot spokojny i wykonany bardzo ładnie. Pomimo znacznych wysokości, nie zapuszczał się kpt. Jach daleko nad lasy. Po trzech godzinach zmarzł, znudził się, wyśpiewał wszystkie piosenki, jakich go nauczono od dzieciństwa i dobrowolnie wylądował. Pierwszy pobił ostatni rekord inż. S. Grzeszczyka, ale zabrakło mu kilkunastu minut do pobicia rekordu angielskiego.

Już o wiele cięższe warunki miał w dwa dni potem M. Jonikas. Młody pilot. Lekko ubrany. Pierwszy lot żaglowy. Wiatr do 7 m/sek. Po trzech godzinach — zmarznięty — prosił o pozwolenie lądowania. Na posłane mu z ziemi przez kierownika lotów: „Lataj, dopóki możesz!" — latał aż do ostatniej możliwości trzymania się powietrza. Wylądował po zachodzie słońca, po ustaniu wiatru i prądów termicznych. Pobił rekord kpt. Jacha i angielski. Lotem tym uzyskał kat. *C* pil. szyb. i, jednocześnie, ustanowił swego rodzaju rekord światowy. Nikt bowiem dotychczas nie wykonał lotu warunkowego na kat. *C* pięciogodzinnego.

Najciekawsze, zarówno z punktu widzenia warunków jak i techniki lotu, są loty rekordowe Z. Laskowskiego i inż. Grzeszczyka.

Załączone wykresy natężeń wiatru *) mówią dobitnie o odmiennych warunkach.

Z. Laskowski latał na zboczu południowem. Wystartował przy wietrze 7m/sek. Wiatr porywisty, stale wzrastający, a w ostatnich dwóch godzinach lotu — powyżej 12 m/sek.

Ciekawe inwersyjne uwarstwienie atmosfery. Dołem zimno, brak prądów termicznych, strugi powietrza jakgdyby spłaszczone — warunki słabonośne.

Powyżej 150 — 120 m. nad startem cieplej, straszliwe rzucanie, ale bardzo wydajne prądy wstępujące termiczne i wymuszone.

Z. Laskowski pracował ciężko w pierwszej godzinie swego lotu na wysokość, ażeby się wydostać do tej górnej warstwy.Około godz. 13-ej uzyskał nienotowaną dotychczas w Bezmiechowej wysokość, ocenianą przez fachowców na 700 — 800 m. ponad startem. Latał bardzo efektownie i z doskonałem wyczuciem właściwej szybkości szybowca. Odlatywał daleko ponad lasami, aż pod Wańkową i Zasław, stracił jednak w jakiemś zdradliwem miejscu znaczną część swej wysokości i, obniżywszy się aż do dolnej warstwy, nie zdołał się z niej już wydostać. Po sześciu prawie godzinach ciężkiego lotu, wylądował niezmęczony, w doskonałej kondycji fizycznej i psychicznej.

Odprowadził „Czajkę" na start *C*. Nie potrzebowaliśmy schodzić na dół, by mu złożyć serdeczne gratulacje pięknego wyczynu.

Zupełnie odmienne warunki miał inż. S. Grzeszczyk. Latał na zboczu północnem, korzystniejszem pod względem ukształtowania aerodynamicznego.

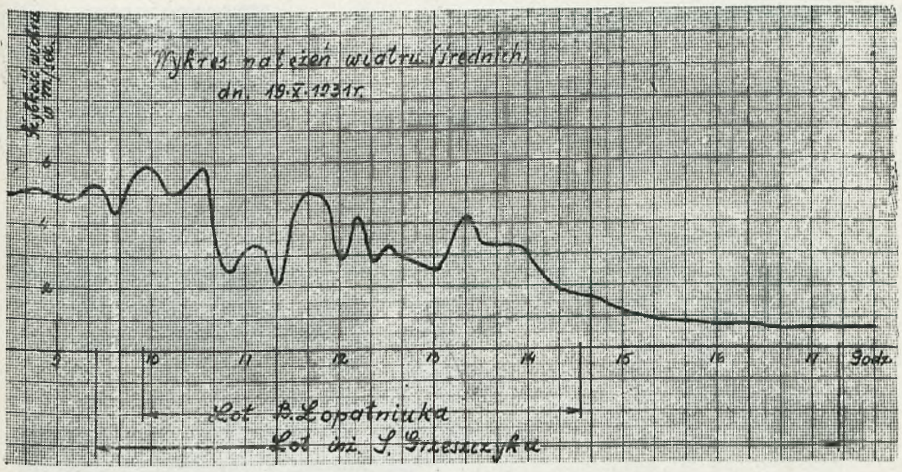
Bardziej strome — większa składowa pionowa wiatru, można latać przy słabszym wietrze, olbrzymie otwarte przedpole — spokojniejszy przepływ strug powietrza, mniej wirów, mniejsze rzucanie, zbocze długie — mniej nudne dla pilota.

Inż. S. Grzeszczyk wystartował na szybowcu „Lwów" o godz. 9 min. 25, przy wietrze 6 m/sek., z przełęczy *CD* koło schroniska. W pół godz. potem wystartował z tego samego miejsca B. Łopatniuk na „Czajce" kabinkowej.

Pierwsze dwie godziny spokojnie, ale

———————

*) Pomiary wykonane anemometrem elektrycznym Robinsona samopiszącym. Wartości średnie.



straszliwie zimno. Północne, zimne powietrze. Koło godz. 11-ej warunki słabną, wiatr 2 m/sek. — B. Łopatniuk na „Czajce" schodzi poniżej startu, inż. S. Grzeszczyk na „Lwowie" 50 m. ponad startem. Za chwilę wiatr wzrasta do 3 m/sek. — Łopatniuk wychodzi ponad start, inż. S. Grzeszczyk 150 — 200 m. wyżej. W południe rozpoczynają się przykre i nieprzyjemne rzucania i, w pewnej chwili (godz. 13), wiatr spada poniżej 2 m/sek. Łopatniuk schodzi na wysokość połowy zbocza i po pół godziennem manewrowaniu między drzewami wydostaje się jeszcze ponad start, ale już nie na długo. Po godz. 14-ej wskazówka naszego zwykłego anemometru Robinsonowskiego nieruchoma, co jest dowodem, że wiatr poniżej 2 m/sek. B. Łopatniuk, po 4 godz. 38 m., wylądował. Inż. Grzeszczyk trzymał się jeszcze prawie dwie i pół godziny.

Ostatnie półtorej godziny jego lotu. już po zachodzie słońca, przy blasku dwóch specjalnie rozpalonych ognisk, w zupełnej ciszy nad grzbietem gór Słonne, 10 — 15 m. ponad drzewami — to jasny i niezbity dowód, że inż. S. Grzeszczyk reprezentuje najwyższą klasę pilota szybowcowego, i że szybowiec „Lwów" pod wprawną ręką swego konstruktora zdał egzamin celująco.


CWJ po starcie.

Te ostatnie półtorej godziny były tematem długich rozmów i dociekań. Niema cudów w przyrodzie. Inż. S. Grzeszczyk jest wytrawnym pilotem, ale 194 kg. „Lwowa" łącznie z pilotem mają swoją własną logikę i wymowę. Prądów wstępujących, wymuszonych opływem powietrza przez górę, nie było — musiały być prądy termiczne.

Jeżeli zważymy, że przez cały dzień zbocze południowe wystawione było na silne działanie słońca, gdy zbocze północne oziębiane było chłodnemi wiatrami z kierunków od NNW — NNE, to zrozumiemy przyczynę tych prądów.

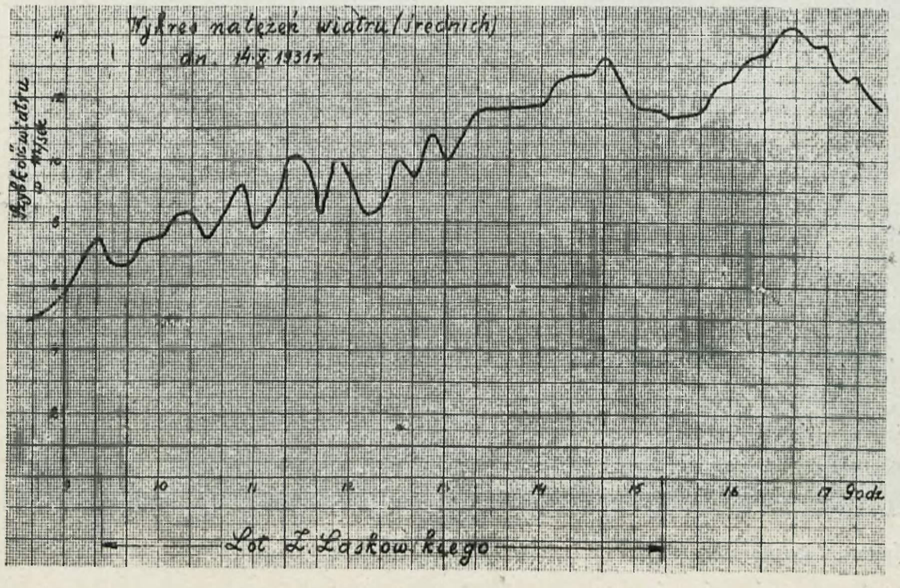
Po zachodzie słońca zbocze południowe posiadało znaczny jeszcze zapas ciepłoty, zwłaszcza, że jest pokryte lasem, gdy przeciwne zbocze miało temperaturę o wiele niższą. Wyrównanie się temperatur, to koniec prądów i lądowanie szybowca.

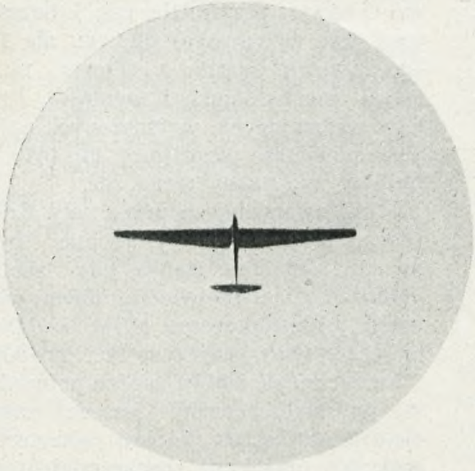
Po 7 godz. 52 min. 45 sek. — lądowanie w nocy na wysokości i w pobliżu miejsca startu.

Trzeba mieć tyle rutyny i doświadczenia, ile ma Grzeszczyk, ażeby takie słabe i mało uchwytne prądy wyczuć i umiejętnie wyzyskać.

Chciałbym na zakończenie omówienia tych czterech lotów rekordowych podkreślić, że bezsprzecznie najcięższe i najmniej przyjemne warunki miał Z. Laskowski. Latał na zboczu południowem, o którem wszyscy piloci szybowcowi mają ustaloną opinję, miał przytem wiatr najsilniejszy i najporywistszy i pozostał rekordzistą niepobitym zbocza południowego.

Omówienie roli i znaczenia tych lotów rekordowych dla dalszego rozwoju polskiego szybownictwa pozostawiam innym. Chciałbym tylko dodać, że dla nas, wieloletnich pracowników na polu szybownictwa, nie były one nie-









Inż. Grzeszczyk i jego szybowiec podczas rekordowego lotu (7 godz. 52 min. 45 sek.).

spodzianką i nie stanowią najistotniejszych wyników ostatniej wyprawy.

One przyjść musiały i przyszłyby niewątpliwie o wiele wcześniej, gdybyśmy byli dysponowali odpowiedniemi szybowcami.

Szkoda wielka stała się polskiemu szybownictwu, że znany czytelnikom z IV wyprawy szybowiec Związku Awiatycznego, CW-4, zamiast gnić w hangarze i służyć za wygodne mieszkanie dla myszy, nie został poprawiony i nie latał. Rekordy przyszłyby conajmniej o pół roku wcześniej.

Długotrwałe loty nie stanowią istoty szybownictwa *). Są one marzeniem młodych, początkujących pilotów i pozostaną dla nich zawsze wyśmienitą szkołą umiejętności latania, hartu ducha i ciała.

Załączona tabela 17 lotów, wykonanych w czasie powyżej 1 godziny przez 7 różnych pilotów, świadczy o tem, że minęliśmy okres ząbkowania i że posiadając dostateczną kadrę doświadczonych pilotów, winniśmy pomyśleć o krajowym konkursie szybowców i o udziale w zawodach międzynarodowych.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę czytelników na wyjątkową rolę pierwszego w Polsce, pionierskiego lotu inż. S. Grzeszczyka na szybowcu, holowanym przez samolot motorowy. Pokrył on olbrzymią trasę z Warszawy przez Dęblin, Lwów do Bezmiechowej. Szybowiec „Lwów" okazał się do tego rodzajów lotów wielce przydatny i nie wątpię, że już w najbliższym roku, o ile nie zawiodą subwencje, dowie się polskie społeczeństwo o nowych sukcesach, polskiego szybownictwa: o nowych zródłach energji w atmosferze dla wykonywania lotów bezsilnikowych, o wielokilometrowych przelotach, dla których hol motorowy będzie jedynie środkiem pomocniczym, sposobem startu na płaskim terenie.



Zygmunt Laskowski, zdobywca najlepszego wyczynu po Grzeszczyku (5 g. 56 m. 48 s.).

*) Patrz art. inż. S. Grzeszczyka we wrześniowym numerze Skrzydlatej.

Zestawienie lotów, wykonanych w czasie powyżej 1 godz.

L. p.	Dnia	Pilot	Szybowiec	Czas lotu
1	7 X	Z. Laskowski	Czajka I — 9	1h 40' 45''
2	„	kpt. F. Jach	— „ —	3h 12' 16''
3	10 X	M. Jonikas	— „ —	5h 08' 52''
4	„	Z. Laskowski	Czajka II — 10	2h 10' 03''
5	14 X	„	— „ —	5h 56' 48''
6	„	M. Jonikas	Czajka I — 9	2h 12' 18''
7	19 X	inż. S. Grzeszczyk	Lwów — S G 21	7h 52' 45''
8	„	B. Łopatniuk	Czajka II — 10	4h 38' 42''
9	„	Z. Laskowski	Czajka I — 9	1h 19' 49''
10	20 X	inż. S. Grzeszczyk	Lwów — S G 21	1h 11' 36''
11	„	Cz. Rościszewski	Czajka I — 9	1h 26' 46''
12	„	inż. S. Grzeszczyk	Lwów — S G 21	1h 08' 15''
13	„	B. Łapatniuk	Czajka II — 10	1h 34' 53''
14	23 X	inż. S. Grzeszczyk	Lwów — S G 21	2h 05' 12''
15	„	Z. Laskowski	Czajka II — 10	2h 03' 27''
16	„	B. Łopatniuk	— „ —	2h 15' 57''
17	„	Z. Oleński	Czajka I — 8	1h 53' 12''

Dla należytego uwypuklenia omówionych powyżej wyników, muszę dodać, że dysponowaliśmy bardzo skromnym taborem a i warunki atmosferyczne nie były też zbyt pomyślne. Na 31 — 18 dni lotnych. Dnie wolne od lotów wypełniły zajęcia praktyczne przy remontach oraz wykłady, które wygłosili dla uczestników pierwszego w Polsce niższego kursu instruktorów szybownictwa: T. Niemczewski, inż. S. Grzeszczyk i B. Łopatniuk.

NOWE KONSTRUKCJE SZYBOWCÓW.

Na szóstej Wyprawie, jak czytelnikom z poprzednich ustępów mego artykułu wiadomo, debiutowały dwie nowe konstrukcje szybowców: „Lwów" i „CWJ".

Szybowiec „Lwów" typu SG 21, konstrukcji inż. S. Grzeszczyka, który poraz pierwszy wystąpił na widowni polskiego szybownictwa jako konstruktor, nie potrzebuje żadnej reklamy.

Nie należy on do typu szybowców wysoce rekordowych, ale olbrzymi lot holowany, prawie ośmiogodzinny lot rekordowy z 19 października, trzynaście godzin w sześciu lotach żaglowych terenowych, wyjątkowo duży współczynnik wytrzymałości przy stosunkowo małym ciężarze własnym, wielka sztywność skrzydeł i kadłuba oraz wyjątkowa zwrotność wysunęły go na jedno z przednich miejsc wśród szybowców europejskich w klasie treningowej.

Szybowiec zbudowany został w Warsztatach na Okęciu i okres trzymiesięczny od pierwszego rysunku konstruktora do pierwszego lotu świadczy, że są w Polsce konstruktorzy i wytwórnie, które umieją pracować szybko i dobrze.

Jestem zdania, że nie wystarczy kontakt konstruktora z pilotami. Konstruktor sam winien latać, gdyż jest to jedyna droga, ażeby piloci nie skarżyli się na twardość i nieposłuszeństwo sterów.

Godzina lotu przy 12 — 15 m/sek. wystarczy, ażeby własnemi nerwami zrozumieć, czem jest współczynnik wytrzymałości, drgania, czy zwrotność szybowca dla psychiki i zdrowia pilota.

Szybowiec „Lwów" jest dobrym i pouczającym przykładem korzyści tej zasady.

Niemniej udatnym okazał się szybowiec szkolny CWJ, konstrukcji inżynierów: W. Czerwińskiego i W. Jaworskiego. Inż. W. Czerwiński, pionier w dziedzinie konstrukcyj szybowców w Polsce, ma już ustaloną opinję wybitnego konstruktora i inż. W. Jaworski nie miał wielkich trudności, ażeby przy współpracy tak doświadczonego kolegi wejść odrazu do pierwszych szeregów szczupłego w Polsce grona konstruktorów szybowców.

Szybowiec ten, zbudowany w warsztatach Związku Awiatycznego we Lwowie — mały, najmniejszy ze szkolnych w Europie, lekki do transportu i obsługi, a przytem bardzo mocny i wytrzymały, stateczny i mało wrażliwy na przeciągnięcia początkujących, którzy w swych kilkunastosekundowych



Wycieczka kolejarzy krakowskich w Bezmiechowej, z dyrektorem O. K. P. inż. A. Bobkowskim i radcą Adamowiczem pośrodku.

Zestawienie czterech lotów rekordowych.

Dnia	Pilot	Szybowiec	Godz. i miejsce startu	Czas lotu
7 X	kpt. F. Jach	Czajka I — 9	11³⁰ z C	3h 12' 16''
10 X	M. Jonikas	Czajka I — 9	11⁴⁶ z C	5h 08' 52''
14 X	Z. Laskowski	Czajka II — 10	9²² z C	5h 56' 48''
18 X	inż. S. Grzeszczyk	Lwów SG — 21	9²⁵ z D	7h 52' 45''



Wielce zasłużony dla szybownictwa, konstruktor inż. W. Czerwiński, przed lotem szkolnym.

lekcjach chcą się gwałtem dostać w chmury, o małym wybiegu lądowania, o podwójnej, czułości sterów dla szuraczy i wirażystów, uzyskiwanej w sposób prosty i nieskomplikowany przez zmianę przekładni sterów, bardzo przyjemny, szczególnie w wirażach, a co najważniejsze — dwa razy tańszy od CW-3.

Mogę go śmiało wszystkim polecać, gdyż jest ponadto łatwy do budowy we własnym zakresie — wszystkie pręty kadłubowe prostokątne, nieoprofilowane, dźwigary — to zwykłe oheblowane deski.

I jeżeli się uda konstruktorom rozwiązać skrzynkę jako element na bolcach łatwo wymienny, to szybowiec ten rozwiążże kwestję taniego szkolenia i szerokiego rozpowszechnienia szybownictwa w Polsce.

PROPAGANDA.

Szósta Wyprawa i w dziedzinie propagandy polskiego szybownictwa stanowi krok przełomowy.

Setki komunikatów i imiennych zaproszeń, rozsyłanych od dwóch lat przez Aeroklub Lwowski do wszystkich w całej Polsce instytucyj i osób, zainteresowanych rozwojem lotnictwa, a przedewszystkiem rekordy jako wyniki, skrupulatnie podawane do wiadomości szerokich rzesz społeczeństwa przez PAT'a, sprawiły, że mur obojętności został przełamany.

W szczególności chcę tu podkreślić przybycie do Bezmiechowej płk. Rayskiego, szefa lotnictwa wojskowego, oraz jego zastępcy, płk. Sendorka.

Było to dla nas wielką radością, bo uznaniem naszych prac i wyników.

Płk. Sendorek był naszym pierwszym na tej Wyprawie gościem oficjalnym.

Przybył z Warszawy w tow. kpt. Skarzyńskiego i inż. Wigury przez Ustjanową, w pierwszych dniach Wyprawy. Przyjrzał się zbliska naszej organizacji, naszym wysiłkom i codziennej pracy. Zbadał wszystkie zbocza Bezmiechowej. Obserwował loty szkolne i żaglowe, a że warunki tego dnia były pomyślne, był świadkiem, jak kpt. F Jach, pilot szyb. przeszkolony przez nas na naszej wiosennej Wyprawie, w gościnnym locie na „Czajce" utrzymywał się w powietrzu przez trzy godziny i pierwszy pobił rekord inż. S. Grzeszczyka z r. 1930.

W parę dni potem, pod wieczór, ukazał się nad Bezmiechową samolot. Byliśmy zdumieni, gdy pilot zaczął podchodzić do lądowania na małem, ograniczonem jarami i drzewami, bezmiechowskiem lądowisku. Nie zdążyliśmy zejść z *A*, gdy R XIV stał już przed rowem. Lądowanie znakomite, pierwsze udatne w Bezmiechowej, wymierzone na centymetry niemal.

To był płk. Rayski. Uradowani modliliśmy się, żeby dnia następnego dopisały warunki, żebyśmy mogli pokazać parę lotów żaglowych.

Nazajutrz od wczesnego ranka wiatr *S*, prostopadły do poł. zbocza, dość silny i stale wzrastający. Pogodnie. Z. Laskowski o godz. 9 min. 22 wystartował na „Czajce" kabinkowej i były wszelkie dane, że posiedzi parę godzin. Nie przypuszczaliśmy, że będzie siedział aż sześć.

Płk. Rayski od wczesnego ranka zwiedza nasz obóz, wzgórza, bada szybowce, obserwuje loty żaglowe Laskowskiego, Jonikasa i Baranowskiego, wypytuje o metody szkolenia, wyniki i daje się namówić na wykonanie kilku lotów na szybowcu.

Na własne życzenie rozpoczyna od szurań. Przechodzi wszystkie etapy normalnego przeszkalania pilotów motorowych.

Startuje z *A* pod wieś, z 1/4 i 1/2 *C* na *B* przez Dolinę Słowiczą oraz z najwyższego szczytu *C*. Wykonał 9 lotów na CWJ i 1 lot na „Czajce". Uzyskał kat. *A* i *B*. Został przygotowany do lotów żaglowych.

Niezmordowany pracował razem z nami przy ustawianiu szybowców na starcie, przy naciąganiu amortyzatora, cieszył się z każdego swojego i innych uczestników wyprawy lotu. Loty na szybowcach traktował poważnie, jako odmienne od motorowych i sobie nieznane. Przystępował do ich wykonywania z całem doświadczeniem starego i wytrawnego pilota.

Niestety, brak czasu nie pozwolił Mu dłużej pozostać w naszem gronie, by powiększyć kadrę pil. szyb. kat. *C*.

Jednocześnie z płk. Rayskim przybył do Bezmiechowej mjr. Stachoń, d-ca lotniczej szkoły strzelania w Grudziądzu, znany powszechnie jako wybitny pilot myśliwski. Nie wiedząc o możliwości lądowania w Bezmiechowej, wylądował w Zasławiu, a stamtąd końmi.

Równocześnie z płk. Rayskim przeszedł wszystkie etapy normalnego przeszkalania (od szurań na własne życzenie) i po 10 lotach uzyskał kat. *A* i *B*.

A z jaką radością i powagą siadał na szybowiec przed lotem!

Ustosunkowanie się do lotów na szybowcach pilotów tej miary, co płk. Rayski i mjr. Stachoń, jest pięknym i pouczającym przykładem dla wszystkich, jak należy podchodzić do poznania rzeczy nowych i nieznanych.

Pewny wyników swej wytrwałej pracy, Aeroklub Lwowski zorganizował w Bezmiechowej 18 października swoje pierwsze święto szybowcowe, o którem mowa na innem miejscu.

Przedstawiciele całego społeczeństwa, z całej Polski, a w szczególności prof. Politechniki Lwowskiej: Łukasiewicz, Geisler i Borowicz, inż. Bobkowski, dyr. P. K. P. w Krakowie, miejscowy starosta Wehrstein, ppłk. Domes, d-ca 6 p. l., inż. Olszewski ze Śląska i wielu innych wyjechali z Bezmiechowej szybownictwem zachwyceni.

Szkoda tylko wielka, że dnia tego były warunki niepomyślne — wyjechaliby pięknem tego sportu oczarowani.

Spotykamy się wszędzie ze zrozumieniem i uznaniem dla naszych prac i wyników. Oby tylko w ślad za tem przyszło uznanie bardziej realne — *materjalne poparcie.*

Bolesław Łopatniuk

PRZEŁOM W POLSKIEM SZYBOWNICTWIE

W dniu 16 października r. b. inż. Szczepan Grzeszczyk dokonał na Okęciu pierwszego w Polsce lotu na szybowcu, holowanym przez samolot.

Zgromadzeni na starcie lotnicy i sympatycy lotnictwa z pp. nacz. Filipowiczem, prof. Mokrzyckim, prez. Martynowiczem i radcą Adamowiczem na czele, podziwiali piękny, smukły, o wielkiej rozpiętości skrzydeł i obłym, wąskim kadłubie szybowiec konstrukcji inż. Grzeszczyka, tak różny od prymitywnych szkolnych aparatów, stanowiących zwykły tabor wypraw szybowcowych. Tego rodzaju maszyny, będące ostatniem słowem techniki, oglądaliśmy dotąd z uczuciem zazdrości tylko na fotografjach zagranicznych.

Szybowiec Grzeszczyka, SG-21, noszący nazwę „Lwów", zbudowany w Warsztatach na Okęciu, jest wykończany i montowany pośpiesznie tuż przed lotem, na oczach zgromadzonych gości. Trzaskają aparaty foto, terkoczą aparaty kinowe, gwar rozmów, krzątanina. Wreszcie — gotowe!... Szybowiec, w asyście wszystkich gości, zostaje przetransportowany z przed warsztatów na lotnisko.

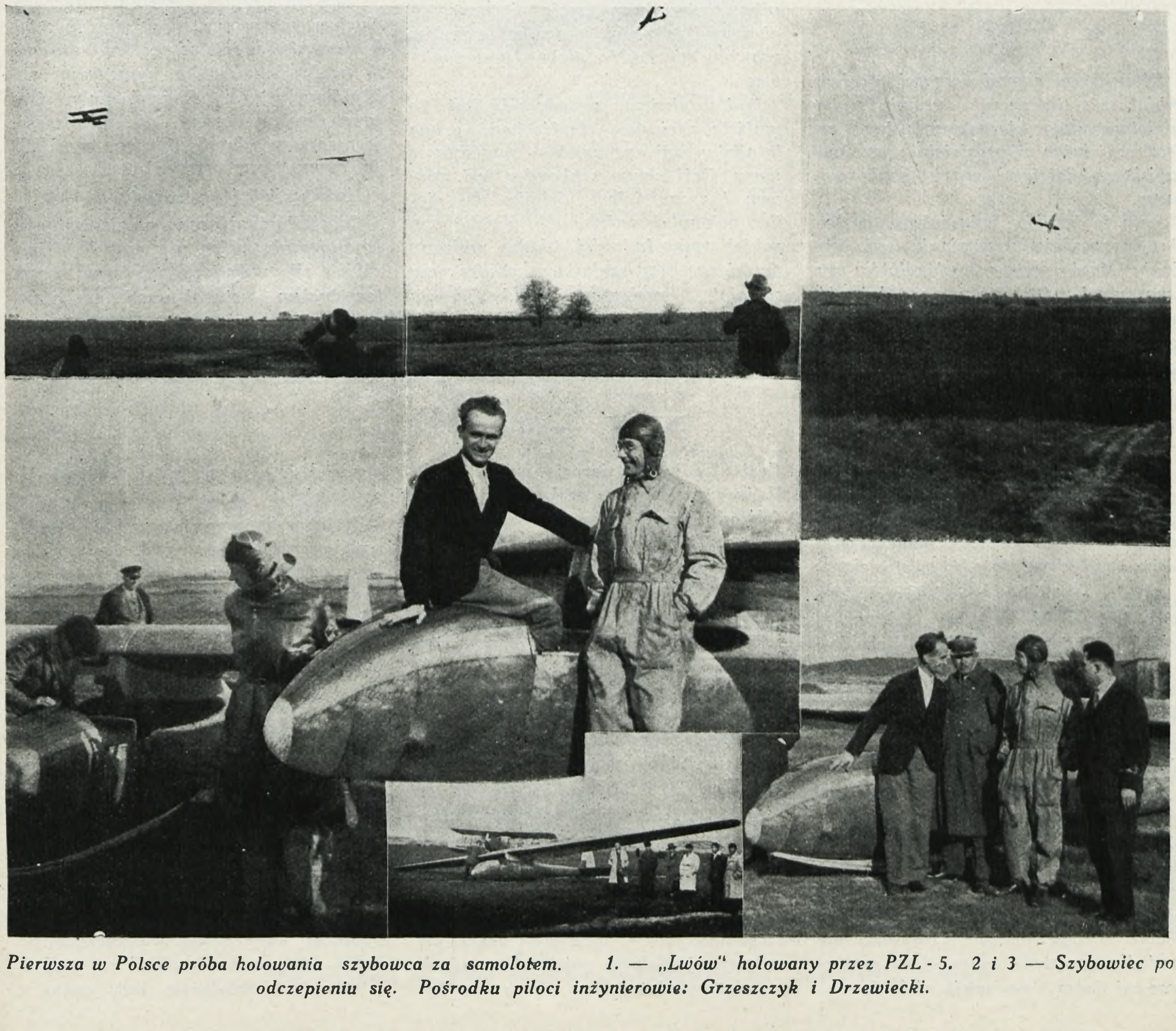
Samolot Aeroklubu Warszawskiego, PZL-5, z odpowiedniem urządzeniem do przymocowania liny holowniczej, pilotowany przez członka Klubu, inż. Jerzego Drzewieckiego, odrolowuje. Inż. Grzeszczyk nakłada spadochron i zajmuje miejsce w szybowcu. Ostatnie uwagi, chwila wielkiego napięcia i — start!... Hol napręża się — „Lwów" rusza, szurając płozą, wreszcie — odrywa się od ziemi. Po chwili samolot i szybowiec unoszą się już nad lotniskiem i oto oglądamy pierwszy polski „pociąg powietrzny"!...

Po nabraniu wysokości, Grzeszczyk porzuca linę holowniczą i szybuje teraz samodzielnie, zataczając szerokie kręgi nad lotniskiem. Asystują mu w powietrzu: PZL-5 i RWD-4, krążąc wokół niego jak ptaki, zdziwione zjawieniem się nieznanego przybysza. „Lwów" schodzi powoli, wykazując świetne własności aerodynamiczne. Wreszcie, po kilkunastu minutach lotu, Grzeszczyk siada, jak zwykle, po mistrzowsku, budząc pięknem lądowaniem zachwyt zgromadzonych.

Nowa karta historji naszego szybownictwa została rozpoczęta.

* * *

Nazajutrz Grzeszczyk wykonywa lot pokazowy na lotnisku mokotowskiem, a następnie startuje wraz z holującym go Drzewieckim do przelotu Warszawa — Dęblin — Lwów. W niedzielę



Pierwsza w Polsce próba holowania szybowca za samolotem. 1. — „Lwów" holowany przez PZL-5. 2 i 3 — Szybowiec po odczepieniu się. Pośrodku piloci inżynierowie: Grzeszczyk i Drzewiecki.

kończy swój raid, lecąc ze Lwowa do Bzmiechowej. Przelot ten, na dystansie blisko 500 km., jest swojego rodzaju rekordem europejskim, ponieważ lotów na tak znacznych dystansach dokonywano dotychczas tylko w Stanach Zjednoczonych.

I zaraz w poniedziałek, dn. 19 z. m., w pierwszym locie żaglowym na „Lwowie", ustala Grzeszczyk w Bezmiechowej nowy rekord: 7 h 52' 45". Wspaniałym tym wyczynem wieńczy świetny as naszego szybownictwa szereg rekordów kpt. Jacha, p. Jonikasa i p. Laskowskiego, które padły na jesiennej wyprawie Aeroklubu Lwowskiego. Pozwoliwszy uczniom swym dokonać pięknych wyczynów, świadczących o osiągnięciu przez wychowanków A. L. wysokiej klasy, niestrudzony pionier szybowcowego sportu i mistrz w lataniu bez silnika ustanawia nowy rekord, jakby pragnąc znowu pobudzić tym wyczynem swoich wychowanków do dalszej wytrwałej pracy nad sobą.

***

Pierwszemi swemi lotami na holu oddał inż. Grzeszczyk sprawie szybownictwa nową, niezmierną usługę, raz jeszcze wiążac nierozdzielnie swe nazwisko z dziejami sportu szybowcowego.

Loty te bowiem były jakby hasłem do rozpoczęcia uprawiania tego rodzaju latania przez innych pilotów szybowcowych. Oto już w parę dni później p. Adam Nowotny, jeden z pierwszych polskich pilotów szybowcowych, członek A. L. i Związku Awiatycznego, oblatuje na holu w Dęblinie szybowiec NN-1, skonstruowany przezeń wspólnie z inż. Naleszkiewiczem. W dniu 30 października kpt. F. Jach z Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa, przeszkolony w maju r. b. w A. L., dokonywa na tymże szybowcu przelotu Dęblin — Warszawa za holującym go samolotem łącznikowym PZL-2, pilotowanym przez kpt. S. Skarżyńskiego. Wreszcie, dnia 9 listopada, na szybowcu tym dokonywa wzlotu nad Mokotowem por. Kurowski, również przeszkolony w Aeroklubie Lwowskim.

Tak więc latanie na holu zaczęło być uprawiane u nas w szybkiem tempie.

Jest to olbrzymi skok naprzód w naszej pracy szybowniczej. Oznacza on bowiem wydobycie się z ciasnych terenów specjalnych na teren całego kraju. Z szybowisk w Bezmiechowej, Malechowie, Polichnie i Ustjanowej, gdzie odbywały się tajemnicze i niezrozumiałe dotąd dla ogółu misterja lotu bez silnika, wyleciały wreszcie nieznane, ciche, wielkie ptaki, ukazując szerokim rzeszom niezwykłe piękno lotu żaglowego.

Pod względem propagandy jest to wyjście z ciasnego bądźcobądź grona lotników szybowcowych — poprostu w masy. Dziś słowo szybowiec jest znanem i zrozumiałem nietylko dla nielicznych wtajemniczonych, ale dla szerokich rzesz ludności, które widziały na własne oczy szybujący bezsilnikowy samolot. Przełamana została barjera nieświadomości, która dotychczas odgradzała ten piękny sport od mas. Odbiło się to szerokiem echem i w prasie: dotąd przeważnie opornie i niechętnie przyjmowane do druku artykuły propagandowe o szybownictwie zalane zostały falą żywych, bezpośrednich opisów lotów szybowcowych w najrozmaitszych pismach i dziennikach. Zwyciężyliśmy!...

A bezpośrednie znaczenie tych lotów na holu dla idei szybowniczej?...

Stanowią one poprostu przełom w życiu naszego sportu skrzydlatego. Dotychczas, uwięzieni na ciasnych szybowiskach, mogliśmy tylko uprawiać trening, dziś — wypłynęliśmy w olbrzymi ocean powietrzny i otworzyły się przed nami nieograniczone wprost możliwości.

Dziś już możemy uprawiać lot żaglowy w całej pełni.

Możemy wydźwigać się na słupach prądów termicznych ponad miastami — śladem Wolfa Hirtha i Herberta Fuchsa, możemy wznosić się na wielkie wysokości i latać pod cumulusami, dokonywać przelotów, pokrywając setki kilometrów, odbywać piękne loty przed czołem burzy; któż wie, jakie jeszcze inne, dotąd nieznane możliwości mamy teraz przd sobą?...

Możemy latać wszędzie!...

Cały olbrzymi ocean powietrzny, pełen tajemnic, pełen nieznanych, różnorakich sił, pulsujący potężnem, bogatem życiem — stanął przed nami otworem...

Inż. Czesław Jerzy Kączkowski.

NN — 1

Sportowi szybowcowemu w Polsce rosną skrzydła. Kluby szybowcowe wyrosły u nas wprawdzie nie jak grzyby po deszczu, ale za to jak pędy dobrze szczepione i obdarzone dużą energją życiową.

Jednym z takich najmłodszych klubów jest wojskowy klub szybowcowy w Dęblinie, stanowiący sekcję Klubu Lubelskiego. Jak to już pisaliśmy, zanim oficjalnie powstała sekcja, postanowiono zbudować szybowce.

W styczniu r. b. inż. Naleszkiewicz i Nowotny opracowali projekt wstępny, wykonali rysunki i obliczenia szczegółowe dwuch szybowców: pierwszy — typu szkolnego *NN—2* i drugi, lżejszy — *NN — 1*.

Rezultaty pracy warsztatowej, którą prowadził nadzwyczaj sumiennie i z wielką energją sierżant Cichowicz, nie zawiodły oczekiwań optymistów, sceptykom zaś dadzą z pewnością wiele do myślenia: w końcu sierpnia wyjeżdża do Ustjanowej wyprawa szybowcowa Sekcji dęblińskiej z własnym szybowcem szkolnym, a 27 października kpt.-pilot Franciszek Jach dokonywa pierwszych prób właściwości aerodynamicznych szybowca kadłubowego NN—1 w locie.

Wynik taki, po 10-miesięcznej pracy, można uważać za bardzo dobry, jeśli się zważy, że brak wykwalifikowanych robotników, odpowiednich materjałów i — początkowo — środków pieniężnych stanowił poważne przeszkody w realizacji projektu.

W warsztatach szkolnych Działu Nauk C. W. O. L. pracowali prawie wyłącznie podchorążowie rez., zupełnie z budową szybowców nieobznajmieni praktycznie, pod kierunkiem i przy pomocy sierżanta Cichowicza, który, aczkolwiek okazał się nadzwyczaj zdolnym majstrem, to jednak przecież również po raz pierwszy w życiu miał do czynienia z tak trudną i odpowiedzialną pracą.

To też wykończenie na czas NN—2 wywołało szczery podziw dla wszystkich jego twórców, a dzień prób NN—1 stanowił prawdziwe święto dla członków sekcji szybowcowej.

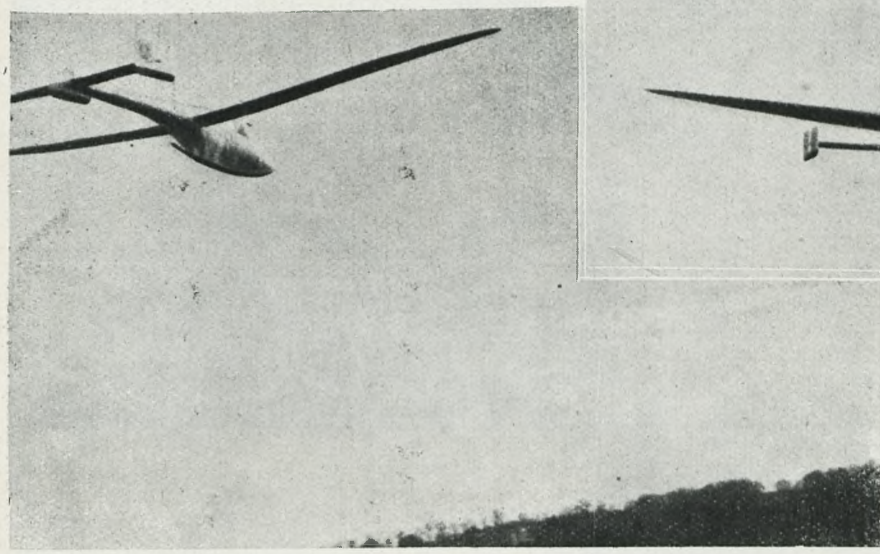
NN—1 został oblatany przez p. Nowotnego w dn. 23.X. Szybowiec był holowany za samolotem, który nie wystartował, a tylko dość szybko kołował po lotnisku. Wykonawszy trzy skoki do wysokości 20 — 50 m., p. Nowotny przystąpił do drobnych zmian stabilizacji i poprawek, które ukończono 26.X.

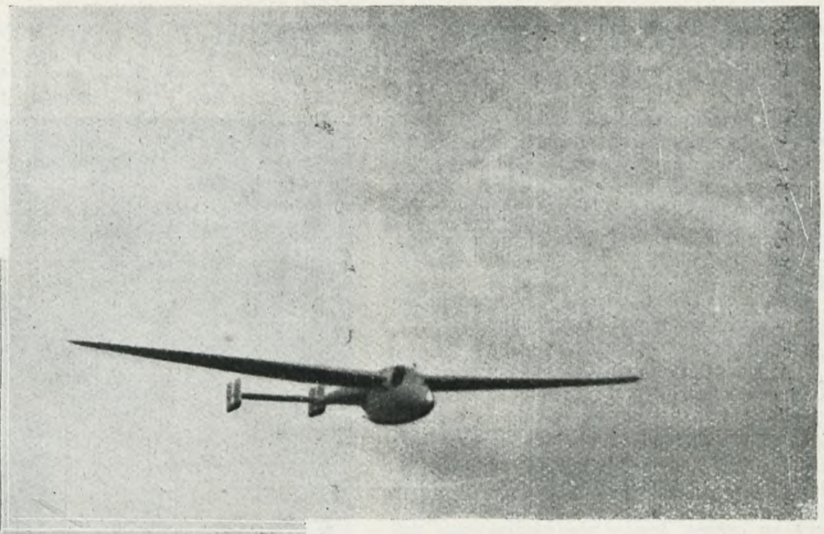
Dnia 27.X o godz. 11.30, w obecności grupy oficerów i podchorążych, kpt. Jach siada do gondoli szybowca. Wiatr — 8 — 10 m/sek. wieje z południa. Pogoda słoneczna, małe, niskie obłoczki suną po niebie. Temperatura około 3° powyżej 0.

Samolotem holującym jest, znany z

afrykańskiego lotu kpt. Skarżyńskiego, Ł — 2 Państwowych Zakładów Lotniczych. Pilotuje go sierżant Miłosz, mając za pasażera inż. Naleszkiewicza.

Ruszają. Po 30 metrach wybiegu, NN—1 unosi się, kiedy jeszcze Ł—2 jest na ziemi. Szybowiec lekko trawersuje w





Szybowiec NN — 1 konstr. A. Nowotnego i inż. Naleszkiewicza.

lewo, to znów w prawo. Potem płyną jeden za drugim, coraz wyżej i zawracają z wiatrem od strony Wisły, już na wysokości 700 — 800 m.

Nad środkiem lotniska kpt. Jach puszcza hol, przy pomocy bowdenowskiego wyłącznika, b. pomysłowej konstrukcji. Pilot samolotu holującego ma w swej kabinie wyłącznik podobny, tak, że może się również pozbyć ciągniętego na 200-metrowej lince szybowca, w razie niebezpieczeństwa. Hol jest przyczepiony do haka, umieszczonego na górnych podłużnicach kadłuba samolotu. Specjalne urządzenie zabezpiecza stery i stateczniki przed zetknięciem się z holem.

NN—1 prześlicznie wygląda w promieniach słońca, które błyska na jego kadłubie i długich, wąskich skrzydłach. Przeszywa nawskroś strzępy obłoczków, szybko spływa z wiatrem i zawisa w jego łożu, trawersując, lub wykręcając w delikatnych wirażach. Widać, jak jego elastyczne skrzydła wyginają się od ostrych podmuchów wiatru i jak wychylają się potrójne stery kierunkowe.

Kpt. Jach schodzi nisko nad hangary, w nadziei, że uda mu się wyzyskać niewielkie prądy wstępujące nad dachami. Ryzykowne trawersy na 10 metrów nad linją budynków istotnie pozwalają mu opóźnić nieco utratę wysokości. Wkońcu ląduje, osiadając lekko, jak motyl, na ziemi.

Próba dała wyniki zadawalniające: czas opadania z 500 metrów — 11 minut i 20 sekund, czyli, że szybkość opadania wynosiła 0,73 m/sek.

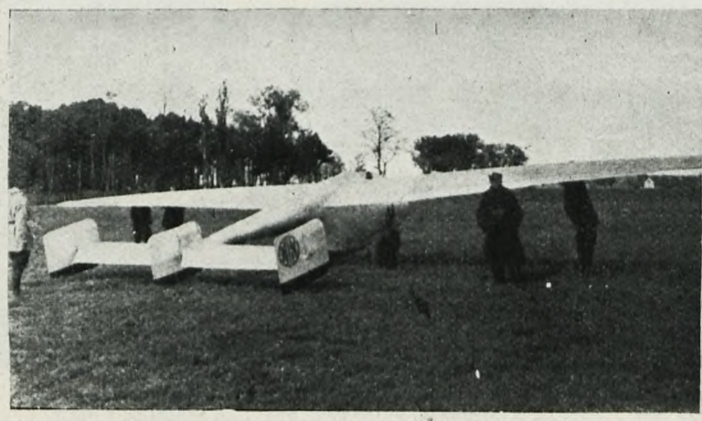
W kilka dni później szybowiec poleciał na holu do Warszawy, gdzie odbył dalsze próby nad lotniskiem.

NN—1 jest szybowcem kadłubowym, całkowicie drewnianym, krytym płótnem. Jego kadłub w kształcie rybiej głowy, z krytą kabiną oszkloną dla pilota, zwęża się za skrzydłem w niewielki przekrój owalu.

Skrzydło wolnonośne, konstrukcji jednodźwigarowej. Profil — 8 inż. Zdaniewskiego, o grubości zmiennej. Rozpiętość — 16,5 metra. Długość — 7 m. Powierzchnia nośna skrzydła — 15 m^2 Wydłużenie — 18. Obciążenie na m^2 — 16 kg. Opierzenie pionowe ogona — trójdzielcze. Ciężar (wraz z pilotem) — 240 kg.

Najciekawsze—obok nadzwyczaj śmiałej i elastycznej, a jednak mocnej konstrukcji dźwigara — jest główne okucie skrzydła, projektu pchr. Jackowskiego, wykonane — jak i wszystkie inne okucia — w Parku Lotniczym C. W. O. L.

W roku przyszłym NN—1 weźmie udział w wyprawie szybowcowej sekcji dęblińskiej. Redakcja „Skrzydlatej" życzy mu powodzenia.





Przy szybowcu na prawo stoją: inż. Naleszkiewicz, kpt. Jach i sierż. Cichowicz.

WYPRAWA SZYBOWCOWA W USTJANOWEJ

Nie brałem sam udziału w wyprawie Sekcji Szybowcowej Lubelskiego Klubu Lotniczego do Ustjanowej i nawet — wstyd mi wyznać — nie latałem jeszcze nigdy na szybowcu. Jak tu napisać rzeczowe sprawozdanie do „Skrzydlatej"? Chyba — wywiad z kierownikiem tej imprezy...

Udaję się więc wprost do mieszkania por.-pilota Tadeusza Kurowskiego.

Zaczynamy rozmawiać.

— Jak odkryliście Ustjanową? — zadaję pierwsze pytanie.

— Nie odkryliśmy jej wcale — uśmiecha się porucznik Kurowski. — Początkowo nasza wyprawa, na podstawie umowy z Aeroklubem Lwowskim, miała korzystać z szybowiska w Bezmiechowej, w czasie, kiedy nie będzie ono zajęte przez wyprawę Aeroklubu. Już w drodze do Bezmiechowej doszła nas propozycja Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej, ofiarowująca nam pomoc w wypróbowaniu nowych terenów szybowcowych, położonvch o 15 km od Bezmiechowej, w pobliżu st. kol. Ustrzyki Dolne. Tak więc cała zasługa „odkrycia" Ustjanowej należy się Związkowi Awiatycznemu, który pozatem okazał nam wiele bezinteresownej pomocy. Jeżeli wyprawa udała się, to tylko dzięki poparciu pp. płk Sendorka i Ujejskiego, oraz dzięki wybitnej współpracy Związku.

— Jak przedstawia się nowy teren pod względem użyteczności i pojemności uczestników?

— Mojem zdaniem, jest równie dobry, a może nawet lepszy, niż Bezmiechowa. Są tam właściwie dwa tereny: wzgórze Karolik Mały (642 m.) i grzbiet wyżynny — Żuków. Pierwszy wybitnie nadaje się do lotów szkolnych i pomieścić może poprostu nieograniczoną ilość szkolących się; drugi — a zwłaszcza jego stok północny — nadaje się doskonale do lotów żaglowych i rekordowych. Ustjanowa więc pomieścić może łatwo 100—150 uczestników wyprawy. W przyszłości, kiedy miejscowy komitet L. O. P. P. zbuduje w Ustrzykach hangar na 12 szybowców i pomieszczenia dla ludzi, Ustjanowa stanie się niewątpliwie pierwszorzędnem szybowiskiem.

— Kiedy to może nastąpić?

— Kredyty w wysokości 4.000 zł. na ten cel już zostały uchwalone, a to przecież najważniejsze..

Zgadzam się zé zdaniem porucznika Kurowskiego i powracam do właściwego tematu:

— Jaki był przebieg wyprawy?

— Wyjechaliśmy 6.IX, powróciliśmy zaś 20.X. Rozporządzaliśmy tylko trzema szybowcami: MS-8 (Lubelskiego Kl. Lot.), CW-3 (Związku Awiatycznego) i NN-2 (Sekcji L. K. L.). Czwarty szybowiec, NN—2, stanowiący własność L.K.L. przybył w dniu 26.IX, do lotu zaś był gotów dopiero 30.IX Ponieważ w międzyczasie jeden z szybowców został wycofany z powodu poważnego uszkodzenia, wyprawa stale rozporządzała trzema, przyczem MS-8, czyli t. zw. „Wróbel" nadawał się tylko do szurnięć po ziemi.

— Jaką mieliście pogodę? — pytam z kolei, bynajmniej nie uważając tego za niezdarną banalność, ponieważ wiadomo, że rozmowa o pogodzie między lot-



1. — Szybowiec NN - 2. 2. — Kierownik wyprawy por. T. Kurowski z płk. J. Sendorkiem. 3. — Szybowiec CW - 3. 4. — Kpt. Jach. 5. — Szybowiec MS — 8 (konstr. p. M. Siegela).

nikami nie należy do kategorji karalnych grzechów towarzyskich, a przeciwnie, jest zasadniczym czynnikiem sportowym.

— Podła — stwierdza nie bez żalu Kurowski. — We wrześniu przez 10 dni lało bez przerwy. Wogóle mieliśmy zaledwie 18 dni lotnych przez cały czas.

Mimo to, jak się z dalszej rozmowy dowiaduję, uczestnicy wyprawy wykonali: na szybowcu NN-2 35 lotów w czasie 16 h 32'20", na szybowcu CW-3 159 lotów w czasie 1 h 39'37", wreszcie na szybowcu MS-8 122 szurnięcia w czasie 15'17".

Przez cały czas trwania wyprawy miały miejsce dwa uszkodzenia sprzętu:

1) dnia 26.IX na szybowcu CW-3 — zniesiona skrzynka i płoza (naprawiono uszkodzenie po czterech dniach);

2) dnia 28.IX na szybowcu NN-2 — złamane prawe skrzydło i silnie uszkodzona rama kadłuba (uszkodzenie nie dało się naprawić na wyprawie).

Jeden z uczestników wyprawy doznał złamania nogi.

— Jakie wyniki dała wyprawa i jak przedstawiają się one w porównaniu z wynikami, osiągniętemi przez Aeroklub Lwowski?

— Przedewszystkiem muszę stwierdzić, że nie chcemy bynajmniej — narazie przynajmniej — konkurować w sporcie szybowcowym z Lwowskim Aeroklubem. Nasza wyprawa, obok czysto sportowego, miała głównie charakter eksperymentalny: chodziło nam o zebranie doświadczeń na polu przygotowania kandydatów na wojskowych pilotów samolotowych, przez wyszkolenie ich na szybowcach. To też do wszelkich porównań należy wprowadzić jeszcze ten moment, a nie przyjmować ich bezpośrednio — jako korzystne, lub niekorzystne dla tej, czy innej strony. W wyprawie naszej wzięło udział 21 członków. W ich liczbie trzej piloci szybowcowi kategorji *C* odbywali trening (kpt. Jach, por. Kurowski i p. Nowotny). Czterej piloci samolotowi uzyskali kategorję *C* (por. Stankiewicz, por. Gołoński, por. Rawicz i p. Szulczewski). Czterej członkowie wyprawy uzyskali kolejno kategorję *A* i *B* (kpt. Wojciechowski, p. Młynarski, p. Słodkiewicz i p. Szumilewicz). Wreszcie kategorję *A* uzyskali: por. Michałowski, por. Chryń, p. Gałęzowski i p. Siegel.

Tu należy podkreślić, że zostali oni wyszkoleni w ciągu tygodnia, przyczem nie miało miejsca ani jedno, najdrobniejsze bodaj uszkodzenie szybowca. Jest to swego rodzaju rekord sprawności.

— Czy może mi pan podać najlepsze wyniki indywidualne w lotach żaglowych?

Por. Kurowski podaje mi wykazy. Z ważniejszych lotów notuję lot p. Szulczewskiego — 33'50", por. Gołońskiego— 50', por. Stankiewicza — 40', por. Rawicza — 59'25" i 77', oraz dwa loty przeszło godzinne, jeden przeszło półtoragodzinny i jeden, trwający *3 godziny 58'29" — por. Kurowskiego*, wszystkie na szybowcu NN-2.

— Co pan sądzi o zastosowaniu nauki latania na szybowcach dla kandydatów do wojskowych szkół pilotażu?

— Jest to droga zupełnie właściwa. Obok wielokrotnie już stwierdzonej łatwości w opanowywaniu samolotu przez pilotów szybowcowych, przemawiają za nią względy ekonomji w zużyciu sprzętu szybowcowego i jego taniość. Przytem koszty utrzymania dla członków wyprawy szybowcowej są minimalne. Przy 21 uczestnikach skalkulowaliśmy je na 2 zł. dziennie od osoby. Przy 100 uczestnikach wypadnie to dużo taniej.

Cyfry te są rzeczywiście zastanawiające: w Bezmiechowej członkowie płacą 6 zł. 50 gr., goście zaś nawet 8 zł. dziennie...

Słucham jednak, co por. Kurowski mówi dalej o sprawach, obejmujących szersze horyzonty.

— Dalszy rozwój szybownictwa, mojem zdaniem, powinien mieć przedewszystkiem charakter przysposobienia wojskowo-lotniczego, opartego na organizacji Aeroklubów. Przez pierwsze dwa, trzy lata należałoby utrzymać scentralizowane szkolenie na szybowcach w trzech klubach które już obecnie tem się zajmują, t. j. w Aeroklubie Lwowskim, Lubelskim i Warszawskim. W ciągu tych trzech lat wyszkolić można 300—400 pilotów kategorji C, przyczem kandydaci na pilotów szybowcowych powinni rekrutować się wyłącznie z pośród młodzieży od 14 do 18 roku życia. Dopiero później będzie można pozwolić sobie na szkolenie ludzi starszych, którzy do wojskowych szkół pilotów nie pójdą. Po trzech latach może nastąpić już decentralizacja wypraw szybowcowych: wówczas każdy klub posiadać będzie bardzo wielu pilotów szybowcowych, dla których opłaci się wyszukać nowe tereny i zorganizować na nich trening. Przytem, w miarę rozwoju tą drogą sportu szybowcowego, wzrośnie z pewnością prywatny i klubowy tabor szybowcowy. Ale to są projekty i plany nie zupełnie jeszcze konkretne — kończy por. Kurowski. Nie wiadomo nawet, co będzie na przyszły rok i w jakich rozmiarach uda nam się zorganizować nową wyprawę.

— Nie w mniejszych chyba, niż w tym roku — wtrącam.

— O, to pewne. Musimy przecież iść naprzód.

J. M.

WYPRAWA AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO W POLICHNIE

Omawiana „wyprawa" jest pozytywnym wynikiem więcej niż całorocznej pracy Klubu w dziedzinie lotnictwa bezsilnikowego.

Począwszy od IV-ej wyprawy A. L. i Z. A. (jesień 30 r.), Aeroklub Warszawski wysyła swych członków do Bezmiechowej, celem przeszkolenia we wszystkich kategorjach, oraz możliwie wszechstronnego zapoznawania się z szybownictwem. Miało to stworzyć możliwości racjonalnego rozwoju tego rodzaju sportu w środowisku warszawskiem. Usiłowania zostały uwieńczone powodzeniem głównie wskutek przychylnego i bardzo — naszem zdaniem — właściwego stanowiska, jakie zajęło środowisko lwowskie względem wysłanników innych klubów, przy organizacji swoich wypraw.

Na początku 31 r. utworzono w A. W. Sekcję Szybowcową, w skład której mogą wchodzić także członkowie koła „Start".

Sekcja bierze udział w V-ej wyprawie bezmiechowskiej, wysyłając na nią kilku ludzi oraz wykończoną przez siebie maszynę treningową „Startu". Wiosna i lato 31 r. zostają poświęcone na poszukiwanie trenów i przygotowania do samodzielnej wyprawy szkolnej. Do oglądnięcia terenów, wybranych z map, wysyłano kandydatów do szkolenia. Największe zainteresowanie wzbudziło pasmo Gór Świętokrzyskich oraz jego przedłużenie aż za Kielce i Chęciny.

Na samolocie A.W. udał się w tamte strony inż. Grzeszczyk, przelatując od Sandomierza do Włoszczowej, położonej o 50



Okolice Polichna. Poszczególne wzgórza nazwano liczbami od 1 do 8. Strzałki poprowadzone linją ciągłą, oznaczają starty już używane, strzałki kropkowane — starty obejrzane, nadające się do użytku.

km. na zachód od Kielc. Inż. Grzeszczyk wydał dodatnią opinję o terenach znajdujących się na powyżej, wspomnianym odcinku, wskutek czego jeden z członków Sekcji Szybowcowej udał się na pieszą lustrację tamtych okolic.

Jako teren szkolny wybrano najbliższe okolice wsi Polichno pod Chęcinami. Poza tem stwierdzono, że niezalesione wzgórza, znajdujące się między Kielcami i Św. Katarzyną, aczkolwiek niedogodne do szkolenia, dają możliwości żaglowania i dalszych przelotów. Po wystartowaniu stamtąd na rasowej maszynie, można będzie wejść nad zalesione pasmo właściwych gór Świętokrzyskich i latać wzdłuż jego całej rozpiętości.

Oprócz tego wyprawa rozporządzała maszyną treningową (nienadającą się do szkolenia) ZE - 1, wykonaną przez „Start".

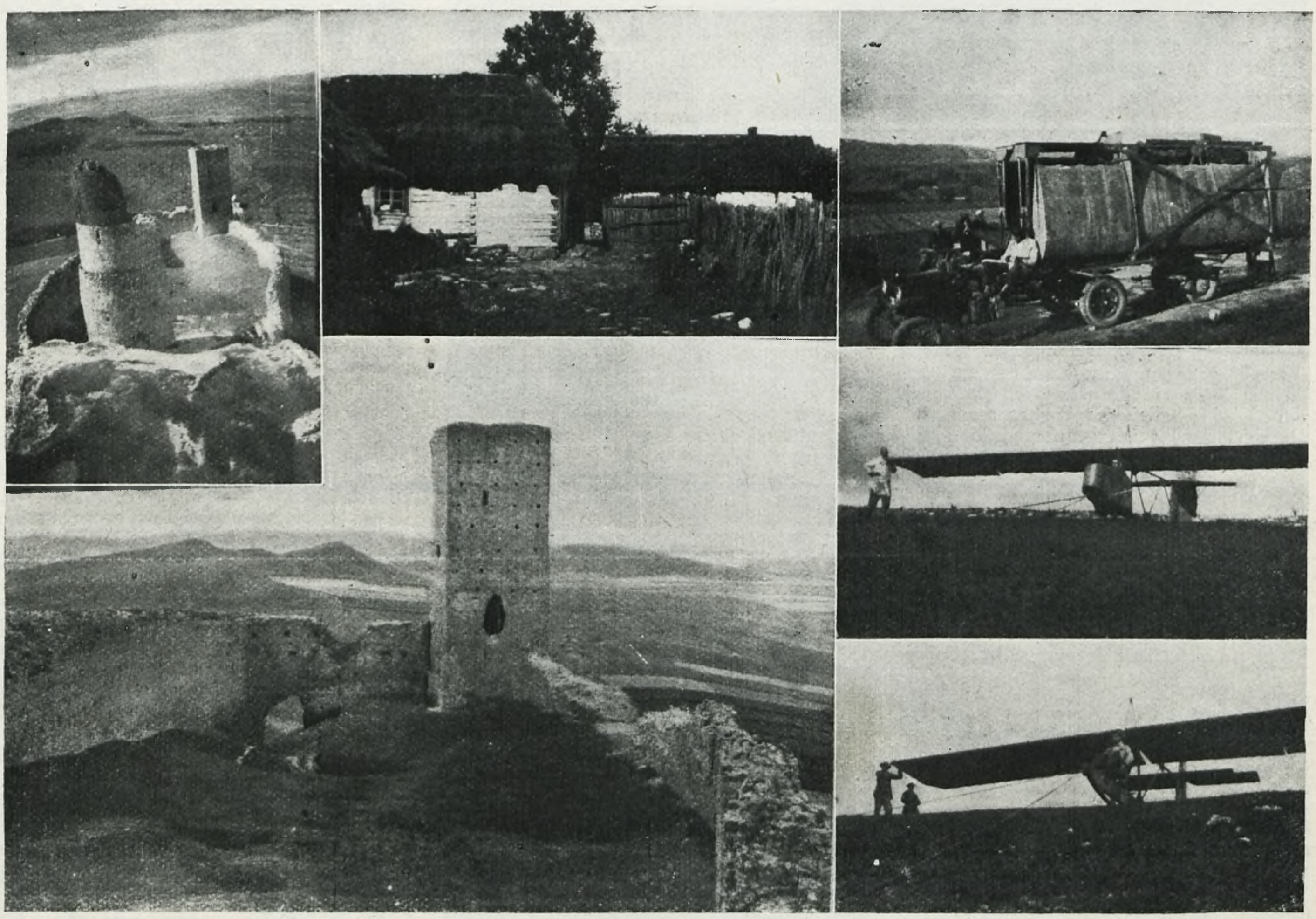
Samo przeprowadzenie szkolenia przezemnie, jak również kierownictwo ogólne, umożliwione zostało przez udział w IV-ej i V-ej wyprawie bezmichowskiej, przeszkolenie do kat. C tamże, oraz fachowe rady pp. inż. Grzeszczyka i Łopatniuka (z A. L.)

Wyprawę i zagadnienia z nią związane opisuję poniżej.

TEREN.

Polichno to wieś położona o 4 km. na zachód od miasteczka Chęciny w Kieleckiem. Wzgórza naokoło niej rozsiane stanowią tereny szybowcowe doskonale nadające się do szkolenia w kat. A i B. Możliwości żaglowania, wskutek braku czasu i odpowiedniego wiatru, nie zostały zbadane, przypuszczam jednak, iż żaglować będzie można nad Żelejową i „siódemką", które są zaznaczone na załączonej mapce. Będą tu trudności ze startem, ponieważ obie te góry, jak również „ósemka", są usiane wielkiemi kamieniami.

Polichno, jako teren do szkolenia początkowego, posiada wiele ważnych zalet, jak: możność latania prawie przy wszystkich kierunkach wiatru, wielka ilość nieużytków pozwalająca nawet na całkowite uniknięcie płacenia odszkodowań polowych, różnorodność przedpoli wpływająca na wszechstronność wyszkolenia i t.d. Przedpola są rozmaite nietylko pod względem ukształtowania zewnętrznego (trudne i łatwe do lądowania), lecz także z powodu rodzaju podłoża (pastwiska, rola, piasek, wilgotne łąki i t. d.). Szczególnie zasługuje na uwagę specjalny rodzaj podłoża — b. miękka, gładka i grząska rola, doskonale niwecząca wszelkie błędy ucznia, j. np. przepadnięcie, wjechanie w ziemię, a nawet trawersy. Wszystkie te zalety b. widocznie wpływają na przyspieszenie tempa szkolenia.



Ogólny widok okolic Chęcin. Zamek w Chęcinach. Chata, w której mieszkali uczestnicy wyprawy. Transport szybowców. „Cytrynka" i CW - 3.

Ta ostatnia możliwość dotychczas nie została wyzyskana, natomiast w Polichnie odbyła się I-a wyprawa A. W., mająca charakter czysto szkolny.

Możność zorganizowania wyprawy zawdzięczać należy subsydjum Komitetu Stołecznego L. O. P. P i Wydziału Lotn. Cyw. M. K., jak również życzliwemu stanowisku Aeroklubu Lwowskiego, który wypożyczył szkolny szybowiec CW-3 oraz amortyzator do wyrzucania szybowców.

Wadą Polichna jest duża odległość poszczególnych wzgórzy między sobą. Zresztą nie jest to wada istotna, gdyż szkolenie z łatwością można przeprowadzić w obrębie „czwórki", „szóstki" i obu „piątek". W wypadku zaś ograniczenia się tylko do „czwórki" i „szóstki" oraz zakresu wiatrów od NNW do SW (najczęstszych

zresztą), można latać o każdej porze roku bez płacenia odszkodowań terenowych.

Wielka ilość wzgórzy w tych okolicach pozwala na urządzenie ogólnopolskiego centrum szkolenia, w którem mogłaby się jednocześnie szkolić pokaźna liczba osób. Byłoby ono wtedy racjonalnem dopełnieniem Bezmiechowej — centrum szkolenia końcowego i wogóle lotów żaglowych.











Z życia wyprawy. Na pierwszem zdjęciu kierownik wyprawy, p. Z. Oleński.

PRZEBIEG SZKOLENIA.

Opierając się na doświadczeniach Aeroklubu Lwowskiego, szkolenie materjału surowego rozpoczęto od „szurań" i lotów za samochodem. Odbywano je na Okęciu. Uczniowie wykonali ogółem od 12 do 16 lotów każdy. Stosunkowo b. szybko zostały opanowane lotki, gdyż już po 2 — 3 „szurnięciach" odbywanych z szybkością zaledwie dwudziestu paru km na godz. można było przystąpić do zwiększenia szybkości jazdy oraz operowania lotkami i sterem kierunkowym łącznie.

Celem zabezpieczenia przed oderwaniem się szybowca od ziemi, ogon był podniesiony. W następnych lotach, odbywających się przy coraz większej szybkości, uczeń próbował zwolna ściągać oddany uprzednio knypel, robiąc próbne wyskoki, ewentualnie przechodząc w stan pośredni pomiędzy ślizganiem się i lotem właściwym. Między 9-ym i 12-ym startem uczniowie zaczęli wykonywać właściwe loty, przyczem każdy miał 3 do 5-ciu takich lotów nad ziemią. Na tem zakończyło się latanie za samochodem. W wypadku posiadania maszyn specjalnie przeznaczonych do „tłuczenia" za samochodem, ilość lotów możnaby było zmniejszyć, osiągając ten sam skutek, przyczem, oczywiście, byłyby mniejsze koszty szkolenia.

Hangaru na Okęciu i częściowo samochodu do holowania szybowca użyczyło kierownictwo warsztatów Sekcji Lotniczej.

Wielkie trudności nastręczało wynalezienie odpowiedniego samochodu. Najsprawniej działał użyczony przez p. Dzierlińskiego Citroen 6, na którym wozili znani sportowcy, pp.: Adler i Dzierliński, obaj z przedstawicielstwa Citroena.

Z 8-miu ludzi przeszkolonych za samochodem (4 z A. W. i 4 ze „Startu") 6-u wzięło udział w wyprawie. Poza tymi był na wyprawie 1 pilot motorowy.

Wyprawa rozpoczęła się dn. 8-go września. Celem jej — jak już zaznaczyliśmy — było wyszkolenie w kat. A oraz wypróbowanie terenów. Uczniowie wykonywali odrazu 11 — 13, a nawet 18-sekundowe loty. Nie było to ryzykowne ze względu na niezłe przygotowanie „samochodowe" i b. miękkie podłoże „piątki bis", unieszkodliwiające wszelkie błędy ucznia.

Skutek takiego szkolenia okazał się dobry (przynajmniej w tym wypadku), gdyż w trzecim dniu latania, po wykonaniu zaledwie 6 — 7 lotów 12 — do 23 sekundowych, uczniowie zaczęli prawie całkiem poprawnie latać wykonując równe loty bez „pompowania" i z należytą szybkością. Szwankował tylko trochę kierunek. Następne dwa dni były poświęcone opanowaniu kierunku i utrzymaniu się „ w formie", poczem wszyscy, mając za sobą średnio po 12 lotów, porobili kat. A. Z pośród członków „Startu" szkolenie ukończyli pp. Wilkoński i Miszułowicz; z A. W.—Ciastuła, Stępniewski, Rękawek i Olszewski. Cała ta szóstka nie miała uprzednio najmniejszego przygotowania, zarówno na samolotach motorowych, jak i na szybowcach. Oprócz wyżej wspomnianych pil. mot. p. Kalpas (z A. W.) zrobił kat. A i B oraz p. Rościszewski z Kieleckiego Komitetu L. O. P. P., będący również pilotem motorowym, zrobił kat. A., jako pierwszy z województwa Kieleckiego. Pierwszym ze środowiska warszawskiego pilotem szybowcowym, t. z. „czystej krwi" został p. Tadeusz Ciastuła.





Loty na Okęciu za samochodem. Grupa gości: dyr. W. Makowski, radca W. Szaniawski i radca R. Adamowicz.

Po wykonaniu warunków kategorji A, następne 4 dni zostały poświęcone treningowi oraz oblataniu „Cytrynki", przyczem wszyscy uczestnicy wyprawy mieli po 6 — 9 lotów treningowych.

Z powyższego widzimy, jak szybkie jest szkolenie szybowcowe. Całkiem przeciętny bowiem człowiek, mający za sobą zaledwie kilkanaście „ślizgów" za samochodem, już w czwartym — piątym dniu systematycznego latania wykonywa prawidłowe 30 — 40-sekundowe loty, lądując w trudnem, zgóry określonem miejscu.

PRZEBIEG WYPRAWY.

Wyprawa trwała 9 dni, mianowicie od 8 do 16 września. Lotów wykonano 138. Dni całkowicie „nielotnych" nie było, co

najlepiej wskazuje na różnokierunkowość terenu. Mała ilość lotów w ciągu niektórych dni była spowodowana tylko zbyt silnym wiatrem i deszczem, a nie brakiem odpowiedniego startu. Uszkodzeń szybowców było 3 i to całkiem drobne. Szybowce były hangarowane pod gołem niebem", na chłopskiem podwórku. Obok, w stodole i w chałupie, mieszkali uczestnicy wyprawy. Utrzymywali się całkowicie na własny koszt, płacąc po 3 zł. dziennie. Koszt szkolenia i wyprawy wyniósł ponad 2.000 zł., z czego najpokaźniejszą pozycję, bo aż trzydzieści kilka procent, stanowiły transporty (Lwów—W-wa, W-wa—Chęciny, Chęciny — Bezmiechowa oraz czynności z niemi związane. A. W. nie ma bowiem dotychczas własnych szybowców. Gdyby je posiadał i stale trzymał w Polichnie, koszty zmalałyby znacznie.

W ciągu wyprawy przybywali do Polichna goście z Kielc, Chęcin i okolic, okazując wiele życzliwości i zainteresowania, zarówno samej wyprawie, jak i wogóle szybownictwu. Między innymi, odwiedzili wyprawę przedstawiciele Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Kielcach, p. p. inż. Wolski, kpt. Kotulewicz i p. Rościszewski.

MOŻLIWOŚĆ DALSZEGO ROZWOJU.

Tu chciałem podkreślić to, o czem wszyscy mający związek z szybownictwem dawno już myślą, a na co dotychczas za mało zwracano uwagę w prasie. Mam na myśli wielką popularyzację szybownictwa przez szkolenie dużej ilości pilotów, b. małem nakładem pieniędzy i w stosunkowo krótkim czasie.

Przybliżone koszty szkolenia w jednem centrum stu ludzi z pośród materjału surowego, do kat. *B* włącznie, oraz koszty potrzebnych do tego zasadniczych inwestycyj (taboru i sprzętu pomocniczego) w sumie nie będą większe od ceny jednego przeciętnego samolotu turystycznego z silnikiem. Jeśli przeprowadzimy szkolenie w ośmiu 2-tygodniowych grupach, a w każdej grupie będzie po 13 ludzi, to w ciągu 4 miesięcy będziemy mogli wyszkolić około 100 ludzi do kat. *B*. włącznie, przyczem wszelkie niepowodzenia mogą spowodować to najwyżej, że część z nich wyszkoli się tylko do kat. A.

Do tego celu wystarczą 4 mocne maszyny szkolne oraz 2 całkiem tanie (np. używane) do szkolenia za samochodem, co łącznie z taborem pomocniczym (amortyzatory, narzędzie i t. d.) będzie kosztowało około 13.000 zł. Resztę kosztów pochłonie samo szkolenie.

Stworzenie wyżej wspomnianego centrum nie jest już abstrakcją. Myśli o tem Wojew. Komitet L. O. P. P. w Kielcach.

Piloci, kończący centrum z kat. A i B oraz motorowi uczyliby się żaglowania w odpowiednich ośrodkach, a następnie, po dostatecznym treningu, mogliby uprawiać loty holowane. Loty takie możnaby organizować we wszystkich klubach. Już inni stwierdzili, jak bardzo możnaby w ten sposób odciążyć kosztowny trening motorowy.

Zbigniew Oleński.

OPISY NOWYCH TERENÓW SZYBOWCOWYCH*)

I. SZYBOWISKO CZARNY KAMIEN K.ŻÓŁKWI.

Jest to tren kategorji C (nadaje się do żeglowania) z dogodnemi zboczami do szkolenia początkowego. Wiatr najbardziej pożądany północny; można także żeglować przy wiatrach północno-zachodnich i północno-wschodnich. Wysokość względna terenu 100 m. Szczyt grzbietu t. zw. Grzędy Kulikowskiej — Czarny Kamień wynosi 356 m. n. p. m. Długość grzbietu, nadająca się do żeglowania przy wietrze około 10 m/sek., wynosi około 5 km. Dojazd ze Lwowa 30 km. szosą I-ej klasy w dobrym stanie, do miejscowości Soposzyn i od Soposzyna na górę, około 5 km., drogą, pozwalającą na przewóz szybowca samochodem, przez Macoszyn i Mokrotyn — Kolonja (patrz mapa: Żółkiew, podziałka 1 : 75.000; znakowanie polskie: A 48, B 38).

Ryc. 1 przedstawia widok Grzędy Kulikowskiej z Czarnym Kamieniem. Zdjęcia dokonano z pktu o współrzędnych 41° 41', 50°1' w kierunku: Besard — 190°. Zbocze północne tego grzbietu jest prawie zupełnie niezalesione; zbocze południowe natomiast jest silnie zalesione i posiada mały spadek tak, iż do żeglowania nie nadaje się. Wygodnych miejsc do lądowania po stronie północnej jest dużo. Są to przeważnie pola uprawne, zaorane prostopadle do grzbietu. U podnóża części wschodniej grzbietu (niższej) rozciągają się łąki.

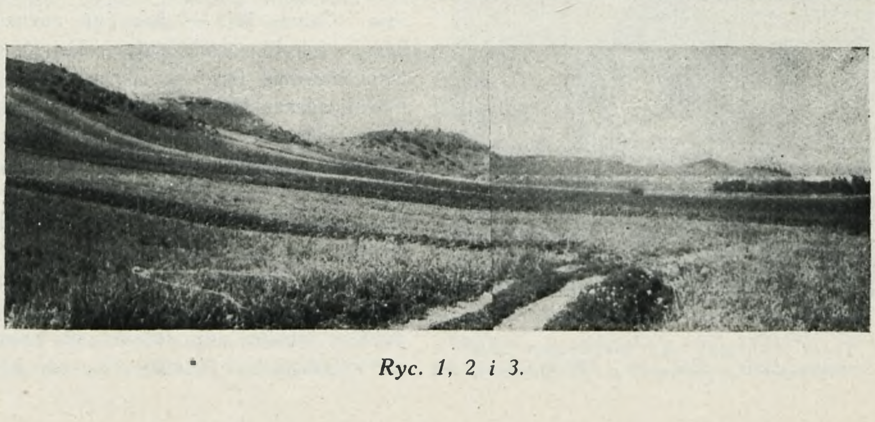
Ryc. 2 przedstawia zdjęcie, wykonane ze szczytu Czarny Kamień w kierunku: Besard — 30, daje obraz lądowisk pod wierzchołkiem.

Ryc. 3 przedstawia widok Grzędy Kulikowskiej zbliska. Zdjęcia dokonano z punktu o współrzędnych 41° 39'30", 50°1' w kierunku: Besard — 210.

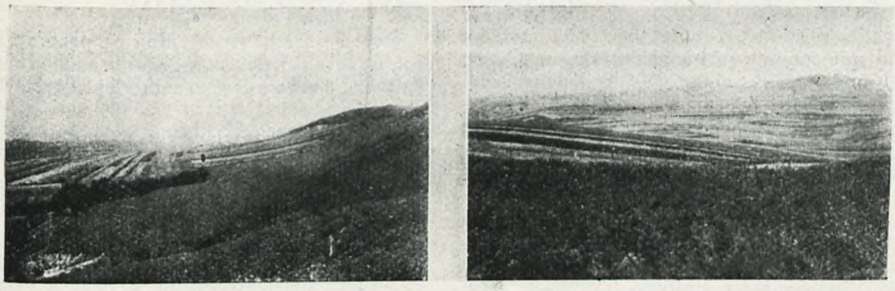
*) Nadesłane łaskawie przez Związek Awiatyczny.







Ryc. 1, 2 i 3.



Ryc. 4 i 5.

Ryc. 4 jest odbitką zdjęcia wykonanego z wierzchołka Czarny Kamień w kierunku południowo - wschodnim, równolegle do zbocza. Przedstawia profil większej części Grzędy.

Wschodnia część Grzędy Kulikowskiej przechodzi w przełęcz między Grzędą a grzbietem o wierzchołkach Czerwony Kamień i Biały Kamień.

Ryc. 5 przedstawia widok ze wschodniej części Grzędy Kulikowskiej w kierunku na wierzchołki Czerwony i Biały Kamień (nazwa od koloru gleby danego wierzchołka). Obie te góry to kopy, nadające się do szkolenia przy wszystkich kierunkach wiatru. Wysokość względna Czerwonego Kamienia 80 m. Dojazd szosą I-ej klasy do stacji Kulików 20 km, dalej drogą gminną (nadaje się do jazdy samochodem i motocyklem) do wsi Wiesenberg 4 km, i na górę drogą, idącą w wąwozie, pozwalającą na transport szybowca w opakowaniu. Dojazd ew. koleją do stacji kolejowej Kulików, jak na Czarny Kamień (patrz: rozkład jazdy kolejowej, linja Lwów — Rawa Ruska — Lublin — Warszawa).

Hangarowanie szybowców w opakowaniu dla szkoły szybowcowej na Czerwonym i Białym Kamieniu — we wsi Wiesenberg w stodole; dla szkoły na Czarnym Kamieniu (k.Żołkwi) jest możliwość hangarowania w osiedlach, leżących u stóp Grzędy, t. j. w Macoszynie lub Mokrotynie - Kolonji. Należałoby jednak wybudować tam specjalne schronisko tak dla ludzi, jak i szybowców, ze względu na to, że będąc najbliższem Lwowa dogodnem szybowiskiem kategorji C, niewątpliwie zgromadzi większą ilość szkolących się.

W czerwcu r. b. Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej dokonał oblatania próbnego terenu szkolnego Czerwony i Biały Kamień k.Kulikowa. Loty wykonano na szybowcu szkolnym CW-3 przy **wietrze około 10 m/sek.** Przy organizacji tej imprezy pomagała Zw. Aw. Pierwsza Sekcja Szybowcowa Kolejowego Przysposobienia Wojskowego przy Dyrekcji Lwowskiej. Loty trwały kolejno 65, 85 i 92 sekundy. Wiatr północny. Lotów dokonał pilot Franciszek Kotowski, kierownik Sekcji Technicznej Związku Awiatycznego.

Wł. Słodkiewicz.

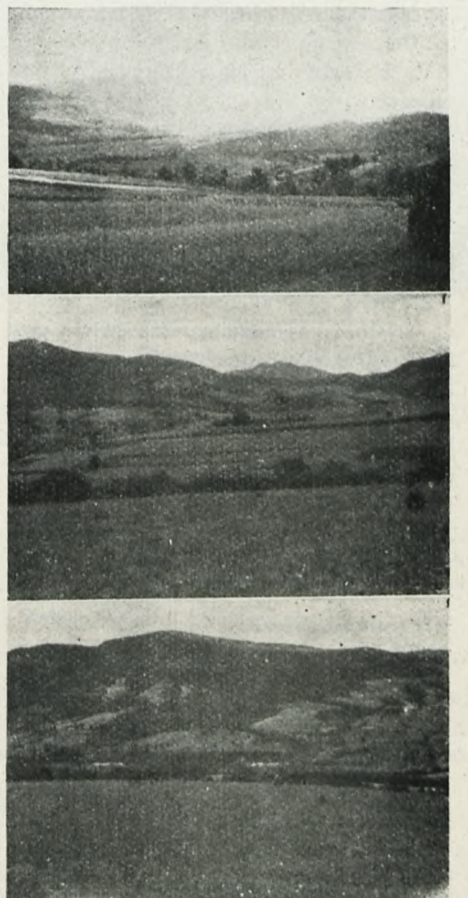
II. PASMO POŁONIN.

Terenem szybowcowym, pozwalającym głównie na osiągnięcie dużej wysokości nad miejsce startu jest pasmo Połonin, położonych na północ i północny-wschód od wsi Wetlina, w kierunku południowym od Przemyśla. Są to Połoniny: Smereczańska, Wetlińska i Caryńska. Wysokość względna terenu dochodzi do 600 metrów przy długości zbocza 3,5 kilometra. Grzbiet ten jest długi około 20 kilometrów, posiada jedną przełęcz koło wsi Berechy Górne. Wysokość bezwzględna Połoniny Wetlińskiej wynosi 1253 metry, Połoniny Caryńskiej 1297 metrów. Górna część Połonin, to jest około 300 metrów, jest całkiem niezalesiona. Do startów i lądowania nadaje się lepiej strona południowa Połonin, posiadająca u podnóża zaorane pola, a i całe zbocze południowe jest w wielu miejscach podatne do lądowania. Wiatr panuje przeważnie południowy, o czem przekonywa nas także jakby uczesanie krawędzi lasu, rosnącego po stronie północnej — wszystkie gałęzie rosną ze strony północnej drzew. Strona północna Połonin, acz nadająca się do żeglowania, posiada trudniejsze lądowiska, położone blisko szczytu. Zbocze północne jest całkiem zalesione; doliny, a także pola zaorane leżą daleko. Sam grzbiet Połonin jest w wielu miejscach płaski, a nawet przysłonięty od wiatru, nadający się do lądowania. Zwłaszcza Połonina Wetlińska nadaje się do tego. Jako krajobraz pasmo Połonin wyżej wymienionych jest bardzo piękne.

Dojazd na teren dwojaki:

1) koleją do stacji Nowy Zagórz, stamtąd do stacji Nowy Łupków 34 kilometry, dalej kolejką wąskotorową do Cisny 32 kilometry, z Cisny do Wetliny przez Dołżyce, Strubowiska, Smerek drogą powiatową 18 kilometrów. Droga ta umożliwia przejazd samochodu, holującego szybowiec w opakowaniu, z szybkością 15 kilometrów na godzinę, i, wreszcie, ze wsi Wetlina na Połoninę Wetlińską około 2 godziny drogą górską, umożliwiającą transport szybowca przy pomocy konia;

2) koleją do stacji Ustrzyki Dolne, szosą z Ustrzyk około 30 kilometrów do miasteczka Lutowiska i z Lutowisk wprost na Połoninę Wetlińską od strony północ-



Ryc. 2, 3, 4 i 5.



Ryc. 1.

nej drogą powiatową około 20 kilometrów. Transport szybowca na górę, przy pomocy zaprzęgu konnego, tą drogą potrwałby około 1 godziny. Silne wzniesienie rozpoczyna się od przełęczy Berechy Górne, którą to przełęczą przechodzi droga powiatowa z Lutowisk.

Wetlina, jako szybowisko rekordowe, winna mieć własną stację aerologiczną z siedzibą główną na Połoninie Wetlińskiej. Tamże winno stanąć schronisko dla ludzi i szybowców. Wieś Wetlina winna uzyskać połączenie telefoniczne z Cisną ewentualnie Baligrodem. Hangarować szybowce w okresie lotów należałoby pod szczytem (baraki z desek, ew. namioty systemu Wolskiego), zimą i w okresach dłuższych przerw można hangarować we wsi Wetlina, w dużej, murowanej stodole, w odległości 500 metrow od miejscowej cerkiewki w stronę Cisny. U podnóża Połoniny Wetlińskiej rozciągają się piękne tereny szkolne do kategorji B włącznie. Noclegu dla kilku osób użyczy chętnie bardzo gościnna placówka Straży Granicznej i dyrektor dóbr bar. Groedla, p. Marcinkow. Personel latający winien nocować w schronisku na szczycie.

Ryc. 1 przedstawia widok południowego zbocza pasma Połonin. Połonina Wetlińska w środku. Rysunek wykonano odręcznie, ze wzgórza po stronie południowej wsi Wetlina.

Ryc. 2 przedstawia widok na szybowisko z pktu, jak ryc. 1.

Ryc. 3 przedstawia widok na pasmo Połonin od strony południowo-zachodniej. Zdjęcia dokonano z zachodniej części wsi Wetlina.

Ryc. 4 przedstawia widok południowego zbocza Połoniny Wetlińskiej. Zdjęcia dokonano w kierunku prostopadłym do doliny wsi Wetlina.

Ryc. 5 przedstawia widok południowego zbocza Połonin. Zdjęcia dokonano z południowo-zachodniej strony, z miejsca oddalonego o kilka kilometrów od wsi Wetlina. Od lewej strony wierzchołek Smerek.

18 PAŹDZIERNIKA 1931 R. W BEZMIECHOWEJ

Słusznie zrobił Aeroklub Lwowski nadając charakter uroczysty temu dniu szybownictwa polskiego w Bezmiechowej.

Dotychczasowa praca szybowcowa, prowadzona bez reklamy i efektownych uroczystości — zasłużyła sobie na publiczne uznanie.

W obecności licznie zgromadzonych przedstawicieli Rządu, Klubów lotniczych z innych miast i zaproszonych gości z sąsiedztwa, a również i przy licznym udziale miejscowej ludności, odbyło się pierwsze w Polsce oficjalne promowanie na pilotów szybowcowych elewów Bezmiechowej.

Skromną tę, a równocześnie wielką uroczystość poprzedziła msza święta polowa, odprawiona przez miejscowego proboszcza przed umieszczonym w prowizorycznym hangarze ołtarzem, ładnie przybranym rękami młodzieży szybowniczej i upiększonym cudownie promieniami ślicznego, jesiennego słońca.

Po nabożeństwie p. Bolesław Łopatniuk z ramienia Aeroklubu Lwowskiego przedstawił w paru słowach rozwój szybownictwa w Polsce i prace Klubu w tej dziedzinie.

W ciągu sześciu wypraw bezmiechowskich (do połowy października b. r.) wyszkolono 25 pilotów szybowcowych kategorji *C*, 31 kategorji *B* i 50 kategorji *A*. Cyfry te mówią same za siebie, jeśli weźmie się pod uwagę ilość pilotów szybowcowych w innych państwach.

Po rozdaniu świadectw pilotom szybowcowym, delegat Ministerstwa Komunikacji, radca ministerjalny Adamowicz, złożył imieniem Ministerstwa Komunikacji gratulacje z powodu dotychczasowych wyników i życzenia owocnej dalszej pracy, podkreślając fakt, że szybownictwo nasze może poszczycić się tem, czego nie dokazało wiele państw innych, bogatszych w środki i doświadczenie, — że powstało i rozwija się od początku do chwili obecnej samodzielnie, bez obcych pomocy, wzorów, instruktorów i maszyn. To, co posiadamy —. zawdzięczamy jedynie i wyłącznie sobie samym.

Na zakończenie uroczystego dnia w Bezmiechowej wylądował na szybowcu własnej konstrukcji senjor naszych pilotów szybowcowych, inż. Szczepan Grzeszczyk, przyholowany z Warszawy za samolotem pilotowanym przez inż. Drzewieckiego.

Zebrani mieli możność zapoznania się nietylko ze zbudowanym w Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki w Warszawie półrasowym „Lwowem", lecz również i z doskonałą nową maszyną szkolną Związku Awiatycznego we Lwowie CWJ. i chlubnie znanemi już „Czajkami".

Klub Lwowski miał przyjemność gościć 18-go października w Bezmiechowej Prezesa Krakowskiej Dyrekcji Kolei Państwowych, znanego propagatora sportu, inż. Bobkowskiego, dowódcę 6-go pułku lotniczego, p. płk. Domesa, szereg oficerów ze Sztabu Korpusu Lwowskiego i Krakowskiego, przedstawicieli L. O. P. P., członków poszczególnych Klubów i t. p.

Ciało profesorskie Politechniki Lwowskiej, kolebki naszego szybownictwa, było reprezentowane przez pp. prof.: Łukasiewicza, Geislera i Borowicza, którzy ponosząc trudy podróży do Bezmiechowej, podkreślili uznanie, jakiem cieszy się szybownictwo u kierowniczych czynników lwowskiej wysokiej uczelni technicznej.

Przegląd dotychczasowej naszej działalności szybowcowej wypadł doskonale, a jego organizatorzy zasłużyli na gorące uznanie.

Aeroklubowi Lwowskiemu przybył nowy liść wawrzynu do wieńca zasług za działalność sportową.

Rad.



Wręczenie dyplomu pilota szybowcowego, p. Mieczysławowi Jonikasowi, jednemu z rekordzistów. Wręcza radca Adamowicz. Na lewo stoi prof. Borowicz; ostatni na prawo — prof. Łukasiewicz i dyr. Bobkowski.

PIERWSZE WZLOTY SZYBOWCOWE NA WOŁYNIU

Jeden z członków Aeroklubu Lwowskiego, p. Jerzy Szablowski, student Politechniki Lwowskiej, podczas tegorocznych wakacyj zbudował w Łucku szybowiec CW-3 i rozpoczął na nim szkolenie.

Oto co pisze w interesującym liście do Redaktora Skrzydlatej:

Może się Panu przyda wiadomość, chociażby dla statystyki, że wybudowałem w Łucku, przy ludzkiej i boskiej pomocy, szybowiec CW-3, który narazie jest używany do latania za samochodem. Budowę finansował Wojewódzki L. O. P. P., któremu, jeżeli Pan pozwoli, chciałbym na łamach Skrzydlatej Polski złożyć za okazaną pomoc najgorętsze podziękowanie. Mając trochę zdobytego doświadczenia w Aeroklubie Lwowskim, zacząłem tu, w Łucku, zaraz po oblataniu, szkolić kilka osób, z których może być w przyszłości pożytek dla lotnictwa. Dotychczas mamy już około 30 minut lotu. Na początek wybrałem sobie 3 uczniów, z których dwóch wykonywa już zupełnie dobre loty w linji prostej, trzeci zaś, jako że jest kobietą, jeszcze „szura" po ziemi; nie dlatego, że są jakieś braki, lecz właściwie przeciwnie — wszystko za dobrze idzie, a z „takiemi" to zawsze lepiej być ostrożnym. Przy lotach, jak i szuraniach, porobiłem wiele ciekawych spostrzeżeń. Między innemi okazało się, że niesłusznie w szkółce samochodowo-szybowcowej we Lwowie używaliśmy do lotów Austro-Daimlera (smoka na benzynę), gdyż zupełnie wystarcza dla tego mój poczciwy, stary Ford. Pozostałe mi jeszcze kilka dni wakacyj poświęcam na robieniu „ruchu" w kierunku rozwoju szybownictwa na Wołyniu. Znalazłem piękne tereny szybowcowe w okolicach Krzemieńca. Jest to wymarzone miejsce dla ośrodka szkolno-treningowego. Oprócz tego, dokuczam wszystkim tym, którzy sprawami lotnictwa na terenie naszego województwa się zajmują. W Dubnie i Równem, jeżdżąc na wycieczki, widziałem dużo lepsze tereny dla szybownictwa, niż te, które znaleźliśmy w Malechowie pod Lwowem.

W Kowlu przekonałem się, że szybownictwo, choć ma tam gorsze tereny, to jednak, dzięki dawno rozpoczętej pracy modelarskiej, posiada świetnie przygotowanych ludzi i przy małych wysiłkach może tam powstać przodujące ognisko sportu szybowcowego na Wołyniu. O zainteresowaniu się przez Kowel lotnictwem świadczy fakt, że na pokaz wzlotów szybowcowych przybyło z Kowla do Łucka, oddalonego o 75 km, w dzień powszedni dwie ciężarówki mieszczące 90 osób z uczącej się młodzieży, natomiast w Łucku, mimo mych usilnych starań, ani do pracy, ani też do latania prawie nikt z uczniów nie stawił się. Podobnie na odczycie, który miałem o szybownictwie w Łucku, było b. mało osób; przeciwnie w Kowlu — mimo fatalnej pogody, na odczyt stawiło się pokaźne grono. Jest to — mojem zdaniem—rzecz zupełnie zrozumiała. Łuck faktycznie nie miał i nie ma modelarni, zaś Kowel ma ją już oddawna i to bardzo dobrą.

Co do samego szybowca, mogę jeszcze dodać, że kosztował 889 zł. 17 gr. łącznie z planami, które oddały mi wielkie usługi, jednak, ze względu na kardynalne błędy rysowników, wcale Związkowi Awiatycznemu z tego tytułu zaszczytu nie przynoszą. Sam szybowiec jest bardzo dobry.

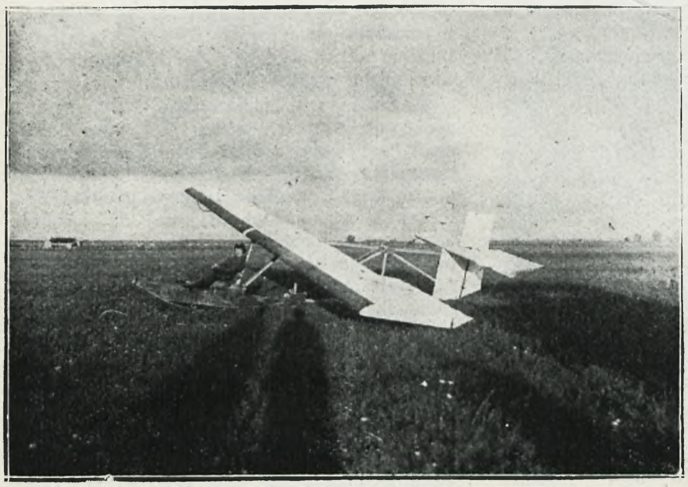
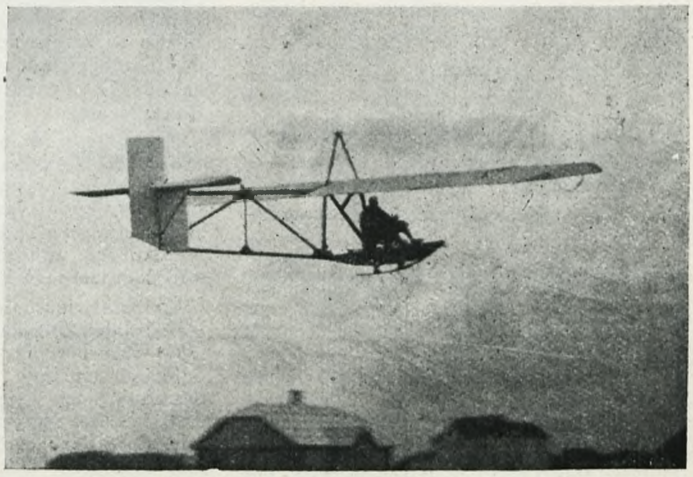
Gdyby kto pragnął bliższych szczegółów co do przebiegu budowy szybowca lub szkolenia na nim, to b. chętnie służę *).

Jako ciekawy szczegół szkolenia mogę jeszcze podać, że miałem delikwenta, który już po 5-ciu „szurnięciach" zaczął latać, a za ósmym razem wykonał wcale ładny lot. Latanie za samochodem jest bardzo miłe i dające wiele emocji.

Jednocześnie posyłam kilka zdjęć mego szybowca. Dziś czekaliśmy na pogodę cały dzień napróżno, a potem lataliśmy przy księżycu.

Jerzy Szablowski.

Łuck, 28.IX.31.

Szurania i lot pokazowy w Kowlu na CW - 3.

*) Adres p. Szablowskiego — Lwów, Politechnika. Red.

AMATORSKA BUDOWA SZYBOWCÓW

Każdy, kto choć trochę zetknął się z szybownictwem, rozumie, że od pilota szybowcowego musi się wymagać nietylko umiejętności latania, ale i dokładnej znajomości konstrukcji szybowca, jego remontu i kanserwacji. Znajomość tę najłatwiej zdobyć, jeżeli się samemu szybowiec zbuduje. Oczywiście, mówić tu można jedynie o budowie szybowca typu standardowego, ściśle według dostarczonych planów i wskazówek.

Taką maszyną, tanią i łatwą, niewymagającą specjalnych warsztatów jest nowy szybowiec szkolny Związku Awiatycznego — *CWJ*. Posiada on dokładny opis budowy, ujęty w podręczniku, który będzie wydany w najbliższym czasie przez Ministerstwo Komunikacji.

Przed przystąpieniem do budowy, należy mieć przygotowane wszystkie materjały odpowiadające przepisom lotniczym i tu natrafia się zwykle na dość duże trudności. Drzewo musi być wyborowe, umiejętnie pocięte, blachy na okucia stalowe, rolki, ściągacze i t. d. — zakupione w fabrykach lotniczych. Od wyboru materjału do budowy szybowca zależy lwia część powodzenia w późniejszem lataniu.

Dlatego Związek Awiatyczny, którego członkowie własnoręcznie zbudowali pierwsze szybowce *CW*, postanowił dostarczyć wszystkim budującym całkowity materjał, przyjęty przez kontrolę, w stanie półfabrykatu. Trudniejsze części, jak okucia i podłużnice, są gotowe do montażu; drzewo pocięte maszynowo na pręty o odpowiednich przekrojach, dychta lotnicza w arkuszach, pozatem — linki, druty, rolki, ściągacze i t. d.

Koszty całkowitego materjału wynoszą loco Lwów, Warsztaty Lotnicze Związku Awiatycznego — 890 złotych.

Zaznaczyć należy, że każdą budowę musi się zgłosić w Ministerstwie Komunikacji, Wydział Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, ul. Wiejska 3.

Wszelkie zamówienia i zapytania w tej sprawie skierowywać należy bezpośrednio do Związku Awiatycznego, Lwów, Politechnika.

DOOKOŁA EUROPY W JESIENNEJ SZARUDZE

Lot kpt. St. Karpińskiego z inż. J. Suchodolskim dookoła Europy przeszedł do historji lotnictwa prawie bez żadnego echa w prasie i w społeczeństwie. Prasa nasza wogóle o tego rodzaju wyczynach sportowych pisze mało. Ale tym razem ustanowiła chyba rekord milczenia i ignorancji.

A lot ten zasługuje na szersze omówienie i podkreślenie. Lotnicy bowiem przebyli w 50 godzinach lotu około 6½ tys. km., w trudnych warunkach atmosferycznych, lecąc nad 14 państwami, przyczem wykonali cztery 1100—1600 km. etapy bez lądowania. Raid odbywał się na sprzęcie wyprodukowanym całkowicie w kraju. Płatowcem był RX inż. Rudlickiego, wykonany w Zakładach Plage i Laśkiewicz, silnikiem — Wright 220 MK. Polskich Zakładów Skody. Świece — krajowej firmy Wagner.

Start nastąpił z Warszawy w dn. 23 września, o godz. 6-ej rano. Przebieg lotu był następujący:

		km.	godzin	śr. szyb.
23. IX	Warszawa—Bukareszt	1100	10	110
25. IX	Bukareszt — Konstantynopol	500	3½	140
27. IX.	Konstantynopol — Rzym	1600	12½	130
29. IX.	Rzym—Turyn	650	4⅔	140
2. X.	Turyn-Brooklands	1100	9¼	122
3. X.	Brooklands—Londyn (35 km.)			
7. X.	Londyn—Warszawa	1500	9⅙	165

Zamiarem lotników było odbycie całej drogi w czterech etapach: Warszawa — Konstantynopol — Rzym — Londyn— Warszawa. Późny start oraz złe warunki atmosferyczne zmusiły jednak kpt. Karpińskiego do zakończenia pierwszego etapu o 500 km. bliżej. Następnie, w trzecim dniu lotu, najcięższym tak co do trasy, jak i pogody, lotnicy musieli przerwać lot w Turynie. W Londynie uniemożliwił odlot wypadek przy przeglądzie silnika, spowodowany przez angielskiego mechanika.

Zresztą o ciekawych przeżyciach i ostatniej przygodzie opowie nam najlepiej sam pilot. Oddajemy mu głos:

Do Dęblina — opowiada kpt. Karpiński — mieliśmy pogodę bez zarzutu. Później grube warstwy chmur pokryły ziemię tak, że mijając Lublin lecieliśmy już wyłącznie na busolę.

Gdy byliśmy za Lwowem, pogoda zaczęła się jeszcze bardziej pogarszać i z trudem już tylko, we mgle i deszczu, widzieliśmy ziemię. Okolica stawała się coraz bardziej górzysta. Zbliżaliśmy się do Beskidów wschodnich o wysokości szczytów 2000 m. Nie pozostawało nic innego, jak lecieć na wysokości 3000 m. i tylko „na busolę".

Wichura wciąż szarpała płatowcem, co utrudniało nawigację. Odczuliśmy wkrótce wszystkie przyjemności górskiej, jesiennej pogody. Mieliśmy naprzemian deszcz, śnieg i grad przy ciągłej i całkowitej niewidoczności ziemi. Trwało to około 4 godzin, z których tylko ostatnia przeszła w warunkach możliwych, gdyż lecieliśmy w dziwnym „kurytarzu niebieskim", pomiędzy dwiema warstwami chmur.

Wreszcie minęliśmy góry. Deszcz jednak nie ustawał. Towarzyszyła nam dalej nudna, jesienna szaruga. O 4-ej po poł. byliśmy na wysokości Bukaresztu. Ponieważ przy tego rodzaju niesprzyjających warunkach atmosferycznych mogliśmy przylecieć do Konstantynopola dopiero za 4 — 5 godzin, a więc w nocy, co było wykluczone z tego względu, że lotnisko to nie posiada instalacji świetlnej do nocnego lądowania, zdecydowaliśmy zakończyć pierwszy etap naszego lotu w Bukareszcie.

Następnego dnia rano mieliśmy startować do Konstantynopola. Inż. Suchodolski, przeglądając silnik, dostrzegł pęknięcie sprężyny zaworowej. Nastąpił pierwszy przymusowy postój.

Bukareszt opuściliśmy 25 września o 9.15 lądując w Konstantynopolu o 12.45.

Po załatwieniu formalności, chcieliśmy lecieć dalej. Spotkał nas jednak nowy zawód. Zakomunikowano nam, że chcąc odlecieć, musimy zdobyć od policji w Stambule wizy wyjazdowe i że dziś otrzymać ich nie możemy z powodu święta (piątek jest w Turcji odpowiednikiem naszej niedzieli). Cóż było robić? Zostaliśmy, zwiedzając miasto i składając wizyty polskim placówkom dyplomatycznym.

Dnia 27-go o 5.20 rano wystartowaliśmy do Rzymu.

Szary, leniwy świt nie zapowiadał dobrej pogody, przynajmniej na terenie Turcji. Mżył drobny deszczyk. „Pułap" był niski. Lecieliśmy wzdłuż morza Marmara na wysokości 400 — 500 m. aż do Rodosto, przy mniej więcej tych samych warunkach atmosferycznych.

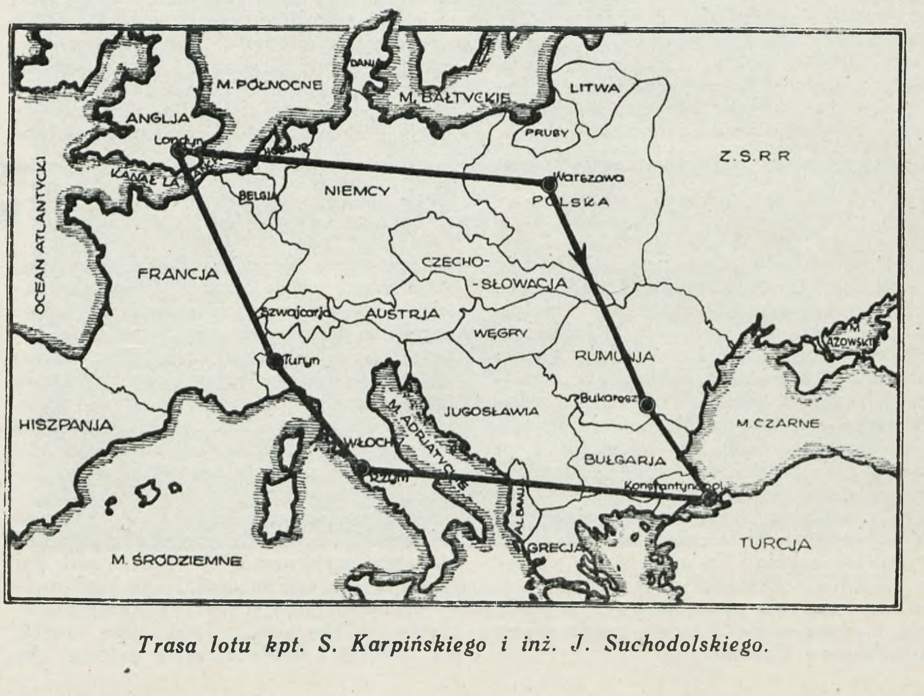
Od Rodosto pożegnaliśmy się z widokiem morza Marmara i przeszliśmy ponad teren pagórkowaty. Przed nami było coraz bardziej mglisto i ciemno.

Nagle usłyszałem charakterystyczny, metaliczny dźwięk i odczułem lekki wstrząs w głowie płatowca. Jakaś średnich rozmiarów metalowa część, jak mi się zdawało, silnika urwała się, zawirowała z boku płatowca i z ostrym świstem spadła w dół. Cały zamieniłem się w słuch. Nerwy moje, napięte do najwyższego stopnia, nastawiły mnie w kierunku odparowania konsekwencji tego przykrego faktu. Instynktownie szukałem w dole miejsca do lądowania płatowcem. Skonstatowałem, że teren, nad którym lecieliśmy zupełnie do tego się nie nadaje z powodu swojej nierówności. W razie konieczności pozostawał nam w tym wypadku tylko skok ze spadochronem. — Słuchałem dalej: żadnych zmian w pracy silnika nie zauważyłem. Spojrzałem w tył na obserwatora: wzruszał ramionami; na twarzy jego widać było, że nie może domyśleć się, co właściwie sie stało. Ja osobiście przypuszczałem, że pękł i odleciał t. zw. kalosz (osłona) dźwigienek zaworowych silnika. Gdy po kwadransie nic nowego nie nastąpiło, a silnik pracował dalej bez zarzutu, machnąłem ręką na to wydarzenie. Po porozumieniu się wzrokiem z obserwatorem, przeszliśmy obaj nad tem co zaszło do porządku dziennego.

Po upływie dwóch godzin byliśmy nad Bałkanami, które miały nam towarzyszyć aż do morza Adrjatyckiego. Góry dochodziły już do 1000 metrów i wyżej. Lecieliśmy nad zatoką Kara Agach wzdłuż morza Egejskiego, nad którem snuły się leniwie mgły i zwały deszczowych chmur.

Stopniowo tracąc z oczu morze, przelecieliśmy ponad doliną, za którą zaczynały się góry jeszcze wyższe, bo sięgające już 1500 metrów.

Byliśmy w Grecji. Deszcz wzmagał się. Wichura szarpała płatowcem, który wyciągnąłem znów na 2000 metrów. Lecie-



Trasa lotu kpt. S. Karpińskiego i inż. J. Suchodolskiego.

liśmy ponad chmurami, kierując się busolą.

Po przejściu Dramy, którą zobaczyliśmy przez „okno" w chmurach, gdy byliśmy znów nad górami, pociemniało nagle wokół nas do tego stopnia, że mogliśmy widzieć na odległość zaledwie kilkunastu metrów. Po chwili zawirowały białe płatki i otoczył nas gęsty śnieg, siekący boleśnie twarz i zaklejający zupełnie okulary, które wobec tego trzeba było zdjąć, by jako tako widzieć przyrządy nawigacyjne płatowca.

Wkrótce śnieg zmienił się w ulewny deszcz, trwający około godziny, poczem chwilowo rozpogodziło się tak, że na lewo od naszej trasy, o około 50 km. na południe, widzieliśmy zarysy Salonik nad brzegiem morza Egejskiego. Silny wiatr porozrywał chmury na strzępy, goniąc je z północy na południe. Płatowcem „rzucało" do tego stopnia, że — mimo chłodu — po pewnym czasie miałem ochotę — gdyby to było możliwe — rozpiąć mój skórzany kombinezon.

„Rzucanie" stawało się coraz silniejsze: płatowiec poprostu tańczył. Szczególnie dało mi się to we znaki, gdy dotarliśmy do bardzo wysokich gór, leżących wzdłuż południowej granicy Jugosławji.

Błysnęły przed nami olbrzymie jeziora na zachód od Monastyru, za któremi zaczynała się Albanja, lecz znikły one zaraz w nowej zawierusze śnieżnej, która nas otoczyła. Lecieliśmy znów „na busolę", szarpani wiatrem, smagani śniegiem, w otoczeniu wysokich, skalistych gór.

Kiedy nareszcie śnieg ustał, widoczność nie poprawiła się wcale, gdyż spowici byliśmy gęstemi chmurami, z których wyjście było niepodobieństwem, bo z jednej strony przeciążonego płatowca nie można było wznieść ponad 3000 metrów, a zejście poniżej 2500 metrów groziło rozbiciem się o szczyty gór. Znów, wpatrzony uporczywie w przyrządy nawigacyjne, prowadziłem płatowiec jak automat. Było to nad wyraz męczące.

Kilkakrotnie próbowałem ostrożnie zejść na dół, by kontynuować lot kurytarzami pomiędzy łańcuchami gór, ale, omal nie otarłszy się o jakieś skaliste zbocze, wracałem znów w górę w mleczną masę chmur.

Wreszcie w pewnej chwili udało mi się wejść w wąwóz górski, na dnie którego płynęła rzeka. Odetchnąłem z ulgą i starałem się trzymać dalej tego wąwozu, nadrabiając nawet drogi, lecz z możliwością widoku ziemi. Było to dość trudne, gdyż poszarpane, dziko płynące masy chmur co chwila zagradzały nam drogę i niewiadomo było, czy bezpośrednio za którąś z nich nie sterczy jakiś szczyt, — a poza tem inne wąwozy przecinały nam drogę i łatwo można było się pomylić, kręcąc się pomiędzy górami. Dużo zdolności i wrodzonego instynktu w orjentowaniu się w tak trudnym terenie wykazał obserwator inż. Suchodolski, który dzielnie mi pomagał jako nawigator.

Lecąc nad Albanją, podziwialiśmy dziewiczość jej gór, a jednocześnie z pewnego rodzaju obawą myśleliśmy o tem, jak trudno byłoby wyjść stąd cało w wypadku konieczności przymusowego lądowania, rozumie się tylko zapomocą spadochronu, bo o lądowaniu płatowcem wogóle nie było co myśleć. Czasami widzieliśmy sterczące samotnie na szczytach gór strażnice, które, zdawało się, patrzą wrogo na nas, jak na intruzów.



Pilot kpt. St. Karpiński i mech. inż. J. Suchodolski. U góry ich płatowiec Lublin R X.

Około południa wysokość gór powoli zaczęła opadać i wreszcie ukazała się szmaragdowa toń Adrjatyku, mieniąca się w słońcu srebrzystemi grzbietami fal. Słońce teraz operowało tak mocno, że kombinezony nasze okazały się zaciepłe.

Wchodziliśmy nad morze, pozostawiając za sobą wysoki górski brzeg. Przeszliśmy nad m. Valoną, potem nad zatoką Ghiri i Vlores, wreszcie wysoką, skalistą wyspą i powoli zaczęliśmy tracić z oczu brzeg. Jeszcze statki rybackie przypominały nam Albanję, wreszcie i one znikły, a otoczył nas bezkres morza. Był zupełny spokój w powietrzu. Obniżyłem płatowiec na 1500 m., potem zjadłem podane mi przez inż. Suchodolskiego śniadanie, złożone z kanapki i owoców.

Było przepiękne, włoskie południe.— Odpoczywaliśmy po uciążliwej drodze przez Bułgarję, Grecję, Jugosławję i szczególnie Albanję.

Po 45 minutach lotu nad pełnem morzem, ujrzeliśmy w dali nizinny, włoski brzeg. Jeszcze 15 minut, w czasie których przepłynęło pod nami kilka okrętów, i oto byliśmy nad boską Italją. — Wyszliśmy wprost na Lecce.

Włoski brzeg Adrjatyku, w odróżnieniu od wysokogórskiego brzegu albańskiego, był zupełnie niski i płaski. Powietrze było tak czyste i przejrzyste, że widzieliśmy w kierunku południowo-zachodnim zatokę Taranta morza Jońskiego.

Wskutek południowej pory i upału, powodującego pionowe wiry w powietrzu, mimo znacznej wysokości lotu, musieliśmy znosić przykrości bardzo silnego „rzucania" płatowcem. Skończył się błogi odpoczynek, jakiego doznałem nad modrym Adrjatykiem.

O godzinie 3-ej po południu wchodziliśmy w Apeniny. Adrjatyk zniknął już zupełnie z oczu, a pod nami teren wznosił się coraz bardziej. Znów mieliśmy góry, a z niemi nadchodziły chmury, mgły, potem drobny deszczyk i inne przyjemności tylokrotnie odczute przez nas podczas przebytej już drogi.

W pewnej chwili inż. Suchodolski wskazał mi coś z zachwytem w oczach w kierunku południowym. Spojrzałem tam i długo patrzyłem, podobnie jak mój towarzysz. Widok był rzeczywiście wspaniały. Daleko na horyzoncie, skąpany w blaskach słońca, wznosił się majestatycznie Wezuwjusz, ze szczytu którego unosił się wysoko ku niebu słup dymu, robiący wrażenie mistycznego znicza na cześć bóstwa przyrody. Za nim widniały zarysy Neapolu nad brzegiem morza Tyrreńskiego.

Przyznam się, że od najmłodszych lat jednem z moich życiowych pragnień było zobaczyć to, co właśnie w owej chwili oglądałem. Nic nie pomogło „rzucanie" które wciąż nam się dawało we znaki.— Nie zwracając uwagi na położenie płatowca, patrzyłem... patrzyłem głęboko, by wchłonąć ten widok w siebie i zachować na długo... aż na całą szarą, dżdżystą jesień i zmienną, chłodną zimę kraju, do którego przecież miałem wrócić.

Była godzina 4-a po południu. Lecieliśmy już prawie 11 godzin. Silnik przez cały czas pracował bez zarzutu.

Znów zaczęły napływać gęste masy chmur, które przesłaniały nam widok ziemi i utrudniały orjentowanie się pomiędzy górami. Lecieliśmy częściowo „na busolę", częściowo, o ile pozwalały na to „okna" w chmurach, orjentując się przecinającemi linie naszego lotu rzekami, drogami i torami kolejowemi.

Wreszcie „schwyciłem" tor kolejowy, prowadzący z Neapolu do Rzymu; odtąd lecieliśmy już nad wąską doliną, pomiędzy dwoma łańcuchami wysokich gór.

Około godziny 5-ej chmury zaczęły się rozpraszać, natomiast powietrze stawało się coraz bardziej mgliste. Przed Valmontone wąska dolina się skończyła i lecieliśmy znów nad wzniesieniami. Pomiędzy dwoma ostatniemi szczytami o wysokości od 1000 do 1200 m. przeszliśmy wprost na Frascati.

Wreszcie byliśmy nad szeroką niziną, która zwiastowała bliskość celu. Jeszcze kwadrans i obfitość spotykanych po drodze dymów znamionowała, że jesteśmy blisko Rzymu, który w zamglonem powietrzu był jeszcze niewidzialny.

Zobaczyliśmy go wprost pod nami. Byliśmy więc nad Wiecznem Miastem, kolebką kultury chrześcijańskiej. Skierowa-

łem płatowiec na północ od miasta, gdzie nad brzegiem Tybru znaleźliśmy lotnisko cywilne Littorio.

Dyżurny mechanik zwrócił nam uwagę na głowicę piasty naszego śmigła. Teraz dopiero zauważyliśmy, że brak tam stożkowatej nasady, służącej do ułatwienia opływu rozbijanych przez śmigło cząstek powietrza. Urwała się ona prawdopodobnie wskutek zadużej wibracji, spadając na ziemię w czasie naszego przelotu jeszcze nad Turcją, wywołując wtedy w nas poważny niepokój.

W Rzymie znowu trafiliśmy na święto —niedzielę. Musieliśmy pozostać na dzień następny, tembardziej, że mieliśmy do spełnienia pewną misję w Aeroklubie Italji. Na lotnisku odwiedził nas radca Romer z ambasady oraz, przebywający na kongresie elektryfikacji lotnisk, inż. J. Pawlikowski z M. K.

Dnia 29 września biuletyny zapowiadały na całej naszej trasie całkowite zachmurzenie, niski pułap, miejscowe mgły. Mimo to, wystartowaliśmy o 7.45.

Zaraz po starcie, już na wysokości 150 metrów, weszliśmy w mgłę. Trzeba było obniżyć lot do 100 metrów. Po przejściu jeziora Bracciano weszliśmy nad teren górzysty. Ponieważ zwiększająca się coraz bardziej mglistość powietrza nie pozwalała na dalszy lot w górach, skierowałem płatowiec w stronę morza Śródziemnego. Odtąd lecieliśmy prawie wzdłuż brzegu morskiego.

O godzinie 10.50 jesteśmy nad Genuą. Teraz musimy zaryzykować wejście w góry, by przejść przez nie w kierunku na Turyn. Żegnamy widok morza Śródziemnego i wchodzimy w chmury i mgłę.— Prowadzę płatowiec bardzo nisko, by nie stracić z oczu drogowskazu, jakim służy nam teraz rzeka na dnie wąwozu. Kręcimy się pomiędzy otaczającemi nas górami, które sięgają wysokości 800, czasami 1000 metrów. Lecimy tak z napięciem uwagi i wzroku około pół godziny. Wreszcie wychodzimy na Novi na nizinę, nad którą — niestety — panuje niska, gęsta mgła. Lecimy więc z konieczności tuż nad samą ziemią, w ciągłej obawie zaczepienia kołami płatowca o drzewa lub domy spotykanych osiedli.

W tego rodzaju niezbyt przyjemnych warunkach przelatujemy dolinę rzeki Tanaro. O godz. 11.40 widzimy na prawo od naszej trasy spowity we mgłę Turyn. Zbliżamy się więc do Alp. Znów robi się coraz bardziej mglisto. Zaczynam forsownie nabierać wysokość. Straciliśmy zupełnie widok ziemi i lecimy w gęstej mgle. Ciągnę płatowiec jeszcze wyżej, jednak nie wychodzimy z mgły i chmur. Dalszy lot w tych warunkach w bliskości gór, których szczyty dochodzą tutaj do wysokości 3.000 metrów jest wysoce niebezpieczny. Postanawiam zawrócić. Nagle jakaś potężna masa zaczerniała przed nami: robię zwrot na miejscu z bardzo ostrym wirażem, unikając rozbicia się o skaliste zbocza. Po chwili powtarza się to samo poraz drugi, trzeci. Wreszcie, lawirując we mgle z natężoną do najwyższego stopnia uwagą, udaje mi się wyjść z gór. Lecimy w kierunku powrotnym na Turyn. Po kwadransie zaczynam się zniżać. Na wysokości 200 metrów wychodzimy z gęstej masy mgły i w zamglonem powietrzu, otaczającem słabo widoczną ziemię, szukamy drogi na Turyn. „Chwytamy" rzeczkę, potem tor kolejowy i za chwilę jesteśmy nad peryferjami miasta. We mgle spostrzegam hangary i budynki, potem pole wzlotów dużych rozmiarów.

Wylądowaliśmy w Turynie. Była godzina 12.25. Tu mieliśmy czekać na pogodę w Alpach.

Niestety, ani nazajutrz, ani też dnia następnego nie było najmniejszej możliwości porzucenia Turynu. Pogoda psuła się coraz wyraźniej. Humory nasze stały się kwaśne, gdyż nic nie rokowało nadziei rychłej poprawy w stanie atmosfery. Ranki schodziły nam na wypatrywaniu konturów Alp, które — jak na złość — nie chciały się wyłonić nawet na chwilę z ciemnej masy deszczowych chmur i mgły. Po całodziennych spacerach poznaliśmy dokładnie to ciekawe miasto, ale ciągła myśl o tem, że siedzimy w niem przymusowo, psuła wrażenia.

Wreszcie, 2 października, zniecierpliwieni, wystartowaliśmy w kierunku Londynu, mimo niepewnej pogody.

Weszliśmy odrazu w zamglone powietrze, które prawie że przesłaniało nam widok ziemi. Po nabraniu 2.500 wysokości, skierowaliśmy się na Suzę. Wtedy oczom naszym ukazał się czarujący widok: ponad masami zamglonego powietrza sterczały potężne, skaliste szczyty, które pokrywał wieczny, o nieskazitelnej bieli śnieg, skrzący się w blaskach wschodzącego słońca miljardami srebrzystych iskier.

I oto sądzone było nam przelecieć na polskim płatowcu i polskim silniku te Alpy, które zdobył poraz pierwszy francuz Geo Chavez, przypłaciwszy to zwycięstwo bohaterską śmiercią. Pełni wiary w siebie i naszą polską skrzydlatą maszynę, wchodziliśmy pomiędzy sterczące wysoko przed nami szczyty, wyglądające jak graniczące z niebem kolosy z bajki. Pogoda była coraz lepsza.

Od Aiguebelle góry były niższe. Lecieliśmy teraz nad morzem obłoków, zakrywającem całkowicie ziemię.

O godzinie 11.30, gdy powinniśmy byli być nad Lyonem, zmieniłem kurs wprost na Calais.

Lecieliśmy wciąż nad obłokami, pławiąc się w słońcu. Lot w tych jednostajnych warunkach stawał się coraz bardziej nudny i męczący wskutek oślepiającego działania promieni słonecznych.

Kiedy po upływie godziny nic nie zmieniło naszego położenia, wyłączyłem silnik i zacząłem schodzić w dół. Na wysokości 1.500 metrów płatowiec dotknął powierzchni chmur i zacząłem się przebijać przez gęstą ich masę. Warstwa chmur okazała się bardzo gruba. Gdy wysokościomierz wskazywał 800 metrów, poczułem na twarzy siekące krople deszczu. Jeszcze 100 metrów niżej warstwa chmur się kończyła, ale zaczerniały przed nami wierzchołki wzniesień. Ostrym wirażem uniknąłem zderzenia, przechodząc w siodło pomiędzy dwoma wzniesieniami. Pod chmurami było dżdżysto i mglisto. Lawirowałem przez chwilę płatowcem pomiędzy wzniesieniami, ale widząc że widoczność się pogarsza i dalszy lot nad ziemią staje się w tych warunkach niebezpieczny, — „dałem pełny gaz" i wyciągnąłem znów płatowiec przez chmury na wysokość 2.000 metrów.

Lecieliśmy ponownie nad chmurami, w blaskach słońca. Po upływie godziny zobaczyliśmy pierwsze „okna" w chmurach, zeszedłem na dół i kontynuowałem lot na wysokości 700 metrów, przy całkowitej już widoczności ziemi. Byliśmy nad Sekwaną, w pobliżu Nogent-sur-Seine.

Widoczność pogarszała się w miarę jak przybliżaliśmy się do kanału La Manche. Po upływie pół godziny od Amiens mgła stała się tak gęsta i niska, że musieliśmy lecieć na wysokości zaledwie 20 metrów. Orjentacja w tych warunkach była bardzo trudna, gdyż widzieliśmy teren tylko bezpośrednio pod płatowcem. Co gorsza, płatowcem „rzucało" do tego stopna, że igła busoli skakała na wszystkie strony. Wytężyłem jednak wszystkie siły, by utrzymać kierunek na Calais.

O godzinie 4-ej po południu lecieliśmy spowici całkowicie we mgłę. Ażeby zobaczyć na chwilę ziemię, musiałem podchodzić tak nisko, że kilkakrotnie była obawa uderzenia kołami podwozia płatowca o pokrycie terenu. W pewnej chwili ujrzałem pod sobą brzeg morski. Zdecydowałem się pójść na prawo wzdłuż brzegu, by odnaleźć Calais. Po kilku minutach omal nie zaczepiłem płatowcem o dachy domów. Poznałem Calais, co utwierdziło mnie w przekonaniu o dokładności działania mojej busoli. Skierowałem płatowiec na La Manche.

Fale wskazywały na bardzo silny i nierówny wiatr o kierunku zachodnim, a więc prawie przeciwnym kierunkowi naszego lotu. Krople deszczu siekły twarz, sprowadzając widoczność prawie do zera.

Lecieliśmy już w ten sposób pół godziny nad kanałem, nie mogąc doczekać się lądu. W pewnej chwili, tuż obok naszego płatowca, ukazał się okręt, który momentalnie zniknął we mgle. Spojrzałem w tył na obserwatora: twarz jego wyrażała zdziwienie i jakby dezorjentację; wzruszał ramionami. Leciałem dalej, utrzymując ten sam kierunek, jeżeli tak można było nazwać krzywą i falistą linię dzikich skoków naszego płatowca. Znów pod nami przepłynął okręt, potem drugi i trzeci, co wskazywało na bliskość brzegu. Jeszcze dziesięć minut lotu i zaczerniał pod nami brzeg.

Byliśmy nad Wielką Brytanją.

Niestety, panowała tutaj tak niska mgła, że musieliśmy zrezygnować zupełnie z widoku ziemi. Znów odbywaliśmy lot wyłącznie „na busolę", w gęstej i mokrej mgle.

Wreszcie spostrzegliśmy jakieś miasto i lotnisko. Wylądowaliśmy — jak się okazało — w Brooklands, centrum sportu lotniczego i samochodowego, o godz. 6.45.

Doznaliśmy tu bardzo serdecznego przyjęcia ze strony kierownictwa tamtejszej szkoły lotniczej, zwłaszcza jej dyrektora, kpt. Davisa, który w dalszej drodze oddał nam olbrzymie usługi.

Nazajutrz, 3.X, wystartowaliśmy do odległego zaledwie o 40 km. Londynu, w którym lądowaliśmy o 11.20.

Tu nastąpiła tragedja. Mianowicie nieostrożny mechanik angielski, nieumiejący obchodzić się z silnikiem Wright, spowodował podczas przeglądu silnika wypadek, który zatrzymał nas aż kilka dni.

Rzecz się tak miała:

Mechanik angielski smarował dźwigienki popychacza silnika. Ponieważ jeden z popychaczy poruszał się z trudnością, inż. Suchodolski zdjął osłonę i wyjął popychacz dla stwierdzenia przyczyny, utrudniającej ruch popychacza. Wtedy mechanik, nieznający silnika Wright, odbezpieczył suwak z kółkiem biegnącem po krzywce i przez nieostrożność wepchnął go do środka karteru silnika.

Wtedy, dla wstawienia na miejsce su-

waka z kółkiem, powstała konieczność odkręcenia wierzchniej pokrywy karteru silnika i, po uprzedniem zablokowaniu iskrowników, bardzo ostrożnego odsunięcia tej pokrywy, by nie poruszyć krzywki i nie rozregulować całego silnika. Była to praca dość trudna, mogąca potrwać około 5 do 8 godzin.

Teraz jednak napotkaliśmy na nowe kłopoty. Śmigło tak siedziało na wale, że w żaden sposób nie mogliśmy jego zdjąć Brak było odpowiednich kluczy do naszego Wrighta. Nieocenioną pomoc okazał nam kpt. Davis. Ten idealny człowiek, najwyższej klasy gentleman, dowiedziawszy się o naszych zmartwieniach, przyleciał następnego dnia z Brooklands, przywożąc mechanika i klucze, które jednak okazały się nieprzydatne. Nie zrażając się tem, kpt. Davis dzwonił do wielu portów angielskich dopytując się o narzędzia. Dowiedziawszy się, że Wright'y mają w Yapton (85 mil. od Londynu), udał się tam i wypożyczył dla nas klucze. Cóż jednak? Opatrzność, dotąd nas wspierająca, widać nas opuściła. Klucze od Wright'a 300-konnego nie pasowały do naszego 220-konnego.

Nie było innej rady, jak dorobić klucze z materjału, jaki był pod ręką. Tak też uczyniliśmy.

Przy demontażu trzeba było stosować radykalne środki. Mechanicy rozgrzewali tlenową lampą piastę śmigła i opukiwali ją młotkami na wale z równoczesnem wstrzykiwaniem nafty z parafiną pomiędzy piastę i wał silnika.

Po upływie godziny przyniesiono nowodorobione klucze. Pierwsza próba nie dała żadnego rezultatu. Powtórzono rozgrzewanie piasty z opukiwaniem. Znów próbowano odkręcić nakrętki i znów bez skutku. Nareszcie, około godziny 11-ej wieczorem, przy zastosowaniu uderzeń młotków w klucze, poruszono nakrętki piasty. Reszta była już tylko kwestją czasu i zastosowania odpowiedniej ostrożności przy podnoszeniu pokrywy karteru silnika.

Po zdjęciu piasty śmigła z wału silnika wyszła na jaw przyczyna tych trudności, które nas zatrzymały kilka dni w Londynie. Na wale silnika i w otworze piasty śmigła były ślady zaschniętej, stwardniałej oliwy, co nam wyjaśniło wszystko. Widocznie mechanik, który osadzał w Warszawie śmigło na wale, nie mając pod ręką grafitu, posmarował wał oliwą. Oliwa ta podczas lotu w różnorodnych warunkach atmosferycznych stwardniała do tego stopnia, że posiadła własności kleju, który trzymał piastę na wale.

Wreszcie, dn. 7 października, lotnicy mogli opuścić Londyn. Start nastąpił o 7.35 — na Warszawę.

Ostatni etap (1500 km.) obfitował również w emocjonujące przeżycia. Dobra pogoda rozpoczęła się dopiero od Hannoveru. Najcięższy był przelot nad morzem.

Kpt. Karpiński opisuje go w barwnych słowach:

Lecieliśmy prawie na ślepo. W pewnej chwili omal nie wpadliśmy na okręt, który wyłonił się z mgły i deszczu wprost pod nami; raptownem poderwaniem płatowca w górę uniknąłem zderzenia. Lot stawał się coraz trudniejszy: rzucani wichrem, zalewani wodą, prawie oślepli z powodu niemożności ochraniania okularami oczu, — lecieliśmy jak dwa zagubione w przestrzeni duchy na jakichś potwornych skrzydłach niesamowitej fantazji. Dla zobaczenia przyrządów nawigacyjnych musiałem pochylać głowę wgłąb kabiny. Busola i pochyłościomierz tańczyły dziko. Tylko serce naszego płatowca, polski silnik Wright - Skoda, podobnie jak nasze własne serca, pracował z najbardziej precyzyjną dokładnością i regularnością. Na takim silniku mogliśmy lecieć wszędzie i w każdych warunkach. Podobnie zachowywał się i płatowiec *Lublin R X*, odparowując z łatwością największe uderzenia wichru.

Niewątpliwie, zarówno silnik, jak i płatowiec, przeszły w tym raidzie ogniową próbę, dzieląc sukcesy z mężną załogą.

WSPANIAŁA KLĘSKA KINGSFORD SMITH'A

Rekordowy czas w przelocie z Australji do Anglji, na małym, 85-ciokonnym samolocie turystycznym osiągnął, jak o tem pisaliśmy niedawno, młody i — przed postawieniem tego rekordu — nieznany nikomu pilot australijski Mollison. Lot jego trwał 8 dni i 22 godziny.

O pobicie tego niezwykle dobrego czasu pokusił się ostatnio wielokrotny zwycięzca przestrzeni, znany z przelotu nad Pacyfikiem, Atlantykiem, oraz z posiadania 11-dniowego rekordu na trasie Londyn — Australja, as lotnictwa brytyjskiego, Kingsford Smith.

Doświadczony ten pilot w zupełności zdawał sobie sprawę z tego, jak wielkim wysiłkiem trzeba okupić zysk na czasie, jeśli się weźmie pod uwagę, że Mollison odbył swoją podróż z przeciętną szybkością 85 km/godz., przy normalnej szybkości samolotu 120 — 150 km. na godzinę, nieomal wcale nie odpoczywając w drodze w ciągu przeszło ośmiu dni i nocy. Chciał on lecieć tylko o 22 godziny krócej.

Pomimo, że organizm jego okazał się słabszy od żelaznej woli zwycięstwa, nie wytrzymując nadmiernego wysiłku, klęskę Kingsford Smith'a można nazwać wspaniałą, ponieważ na przestrzeni pierwszych 10.000 km. uzyskał czas o 24 godziny lepszy od czasu Mollisona. Oto chronologiczny przebieg tego lotu, o iście szaleńczem tempie.

Dnia 24 września, o godz. 2-ej w nocy, Kingsford Smith startuje na swym samolocie turystycznym Avro - Avian (z silnikiem Gipsy II) z lotniska w Wyndham (Australja). Tegoż dnia, o 17-ej 40, ląduje na wyspie Jawie w Charibou, przeleciawszy 2.500 km. Ma więc już poza sobą jeden z najtrudniejszych etapów — lot nad morzem Timor.

Nazajutrz, o 3,45, Komandor Powietrza (tytuł nadany Kingsford Smith'owi przez rząd Wielkiej Brytanji za przelot nad Atlantykiem) odlatuje w kierunku Singapore. Spotykając w drodze fatalne warunki atmosferyczne, jak przeciwne wiatry, burze i deszcze ulewne, mija Singapore i leci dalej. Dopiero o g. 19,45 okropna pogoda zmusza pilota do lądowania o 130 km przed Victoria Point, na wybrzeżu morskiem. Nowe 2.240 km jest poza nim.

Po nocy spędzonej między dżunglą a morzem, dokonawszy kilku drobnych poprawek przy samolocie, Kingsford Smith o godzinie 7.25 startuje do Rangoonu. Po drodze ląduje w Victoria Point, dla uzupełnienia zapasu benzyny i tegoż dnia osiąga Rangoon; jest już jednak bardzo wyczerpany i cierpi na silny ból głowy od zabójczych promieni podzwrotnikowego słońca.

Mimo to, 27 września rano leci dalej. Przebywa tego dnia dalsze 2.300 km i ląduje w Jhansi, poczem, na pół przytomny, gna w rekordowem tempie aż do Bagdadu.

Alep osiąga na szósty dzień po opuszczeniu Wyndham, pomimo kilkakrotnych przymusowych lądowań, spowodowanych brakiem oliwy, niepogodą i drobnemi defektami silnika.

30 września, o 3-ej rano, Avro-Avian Smith'a wznosi się nad lotniskiem w Alepie, by wziąć kurs na Rzym. 2.400 km dzielące te dwa miasta zamierza Smith przebyć bez lądowania.

O godzinie 17-ej oczekując go w Rzymie tłumy publiczności. Napróżno... Przymusowe lądowanie w Myfas pod Smyrną dopomaga władzom tureckim do natychmiastowego „wymiaru sprawiedliwości" na osobie lotnika, który niebacznie przeleciał nad jakąś „strefą zakazaną". Dwa dni trzymają go w Smyrnie.

Dopiero 2 października przybywa Komandor Powietrza do Aten. Jest tak wyczerpany i cierpiący od porażenia słonecznego, że mdleje przed startem w dalszą drogę i tu przerywa swój bohaterski lot, uznając się za pobitego.

Jest to jednak tylko chwilowa porażka: Kingsford Smith niełatwo się zraża. Oświadczył on przedstawicielom prasy i kół lotniczych, że po krótkim wypoczynku zamierza dolecieć do Londynu i przedsięwziąć nową próbę pobicia rekordu Mollisona w drodze powrotnej z Anglji do Australji.

BUDŻET L.O.P.P. NA R. 1932

Budżet Zarządu Głównego L. O. P. P. na rok 1932 przedstawia się jak następuje (dla porównania, w pierwszej kolumnie podajemy budżet roku bież.):

	1931	1932
Wpływy		
A. Od Komitetów (50%)		
1. Wpis i składki	1.000.000	900.000
2. Tydzień LOPP	200.00	145 000
3. Ofiary, imprezy, przeds. doch. i tp.	400.000	90.000
4. Subsydja samorz.	—	165.000
B. Inne wpływy Zarządu Głównego		
1. Częściowa spłata zadłużenia Komit.	175.000	100.000
2. Bezpośr. wpływy Zarz. Gł.	100.000	100.000
3. Zwrot za pobrane przez Kom. towary ze składnicy	—	100.000
	1.875.000	1.600.000

Wydatki.

	1931	1932
1. Budowa lotnisk i urządzeń lotniskowych	230.000	200.000
2. Budowa Cywil. Szk. O. P. L. G.	125.000	115.000
3. Budowa sieci obs.-meld.	--	200.000
4. Szkoła mech. we Lwowie	120.000	70.000
Szkoła mech. w Bydgoszczy	40.000	—
5. Popieranie prac naukowych:		
a) w dz. lotniczej	250.000	200.000
b) w dz. gazowej	50.000	20 000
c) w dz. o. p. l.	—	5.000
6. Stypendja na studja zagraniczne:		
a) lotnicze	40.000	30.000
b) gazowe	20.000	10.000
c) o. p. l.	—	10.000
7. Inspektorat o.p.l.g.	99.000	70.200
8. Kursy o. p. l. g.	30.000	40.000
9. Sprzęt o. p. g.	50.000	40.000
„ o. p. l.	55.000	40.000
10. Sport lotniczy	80.000	40.000
11. Konkursy i raidy	40.000	20.000
12. Konkursy drużyn o. p. g.	10.000	10.000
Konkursy drużyn o. p. l.	—	5.000
13. Gabinet o. p. l. g.	15.000	20.000
14. Tępienie szkodników roślin	11.000	4.800
15. Wydawnictwa		
a) lotnicze	10.000	10.000
b) o. p. l.	15.000	15.000
c) o. p. g.	15.000	10.000
16. Wyjazdy na konferencje i zjazdy	10.000	5.000
17. Popieranie prac młodzieży	20.000	20.000
18. Propaganda	86.000	100.000
19. „Lot Polski"	45.000	45.000
20. Administracja	135.000	110.000
21. Szybownictwo	—	30.000
22. Szkoła pilotów w Radomiu	240.000	—
23. Nieprzewidziane	34.000	5.000
24. Kapitał obrotowy dla Składnicy	—	100.000
	1.875.000	1.600 000

Budżety Komitetów Wojewódzkich nie są jeszcze uchwalone. Toteż musimy się ograniczyć do podania sum, które Rada Gł. poleciła Komitetom wstawić do swych budżetów, zgodnie z ogólnym programem prac L. O. P. P. Nie stanowią one kompletnego budżetu Komitetów. Cały budżet roczny L. O. P. P. wynosi 3 milj. zł.

Jeśli chodzi o dział lotniczy, który nas bardziej interesuje, to w r. 1932 poszczególne Komitety Wojewódzkie mają wydatkować na cele lotnicze:

1. Komitet Stołeczny — zł. 50.000.

a) Subwencja dla klubu lotn. 10.000
b) Prototypy samol. turyst. 40.000

2) Kom. Woj. Białystok — zł. 38.000.

a) Znakowanie 1.000
b) Niwelacja lotn. w Grodnie 10.000
c) Niwelacja lotn. w Suwałkach 12.000
d) Niwelacja lotn. w Bielsku Podl. 10.000
e) Szybownictwo 5.000

3) Kom. Woj. Brześć n.B. — zł. 5.500.

a) Łącznie z subwencją Zarządu Gł. na zakup terenu pod lotnisko w Pińsku 5.000
b) Znakowanie 500

4) Kom. Woj. Kielce — zł. 60.000.

a) Szybownictwo 10.000
b) Urządzenie lotn. w Busku 15.000
c) Dalsze prace na lotnisku w Częstochowie 5.000
d) Dalsze prace na lotnisku w Sandomierzu 5.000
e) Wykup terenu pod lotnisko w Przeborzu lub Bratkowie i pierwsze prace 20.000
f) Znakowanie 1.000
g) Subwencja dla klubów lotniczych 4.000

5) Kom. Woj. Kraków — zł. 25.500.

a) Znakowanie 500
b) Subwencja dla klubu lotn. 2.500
c) Szybownictwo 2.500
d) Lotnisko w Nowym Targu 5.000
e) Lotnisko w Mielcu 3.000
f) Zawody lotnicze 2.000
g) Lotnisko w Bielsku 10.000

6) Kom. Woj. Katowice — zł. 180.000.

a) Znakowanie 4.000
b) Subwencja dla klubu lotn. 12.000
c) Szybownictwo 20.000
d) Samoloty turystyczne 20.000
e) Zawody lotnicze 4.000
f) Lotnisko w Białej-Bielsku 40.000
g) Lotnisko w Katowicach 80.000

7) Kom. Woj. Lublin — zł. 15.000.

a) Znakowanie 500
b) Subwencja dla klubu lotniczego 2.500
c) Szybownictwo 2.000
d) Lotnisko w Suścu 8.000
e) Zawody lotnicze 2.000

8) Kom. Woj. Lwów — zł. 30.000.

a) Znakowanie 1.000
b) Subwencja dla klubu lotniczego 3.000
c) Urządzenie lotnisk 26.000

9) Kom. Woj. Łódź — zł. 26.000.

a) Znakowanie 1.000
b) Szybownictwo 2.000
c) Subwencja dla klubu lotniczego 3.000
d) 1-a rata wykupu terenu w Opatówku 20.000

10) Kom. Woj. Łuck — zł. 18.000.

a) Znakowanie 500
b) Szybownictwo 2.000
c) Lotnisko w Małyńsku 10.500
d) Lotnisko we Włodzimierzu 5.000

11) Kom. Woj. Nowogródek—zł. 24.000,

a) Znakowanie 1.000
b) Lotnisko w Nowogródku 5.000
c) Lotnisko w Baranowiczach 8.000
d) Lotnisko w Słonimie 10.000

12) Kom. Woj. Poznań — zł. 50.000.

a) Znakowanie 1.000
b) Subwencja dla klubu lotniczego 5.000
c) Szybownictwo 8.000
d) Urządzenie lotnisk w Inowrocławiu i Jarocinie 36.000

13) Kom. Woj. Stanisławów—zł. 15.000

a) Znakowanie 500
b) Subwencja dla klubu lotniczego 2.500
c) Lotnisko w Stanisławowie 12.000

14) Kom. Woj. Tarnopol — zł. 10.000.

a) Znakowanie 500
b) Lotnisko w Brzeżanach 9.500

15) Kom. Woj. Toruń — zł. 23.000.

a) Znakowanie 1.000
b) Subwencja dla klubu lotniczego 6.000
c) Urządzenie lotnisk w Wejherowie i Radomnie 16.000

16) Komitet Woj. Wilno — zł. 12.000.

a) Znakowanie 500
b) Szybownictwo 1.500
c) Urządzenie lotnisk (Wykup terenu pod Postawami) 10.000

17) Kom. Woj. Warszawa — zł. 15.000.

a) Znakowanie 1.000
b) Urządzenie lotniska w Płocku 14.000

18) Komitet Kol. Kraków — zł. 42.000.

a) Subwencja dla klubu lotn. 6.000
b) Zawody lotnicze 1.000
c) Szybownictwo 8.000
d) Lotnisko w Bielsku 27.000

19) Komitet Kolejowy Wilno — zł. 25.000.

a) Subwencja dla klubu lotniczego 5.000
b) Szybownictwo 3.000
c) Urządzenie lotniska pod Postawami 17.000

20) Komitet Kolejowy Warszawa — zł. 60.000.

a) Subwencja dla Inst. Aerodynamicznego 15.000
b) Samolot turystyczny 20.000
c) Lotnisko w Płocku 25.000

Tak więc razem na cele ściśle lotnicze przewidziane jest dotychczas:

	Zarząd Gł.	Komitety	Razem
Lotniska i znakowanie	200.000	496.500	696.500
Szkoły mechaników	70.000	—	70.000
Techniczna twórczość	200.000	55.000	255.000
Stypendja na studja	30.000	—	30.000
Subsydja dla aeroklubów	40.000	61.500	101.500
Konkursy i raidy	20.000	7.000	27.000
Szybownictwo	30.000	64.000	94.000
Wydawnictwa naukowe	10.000	—	10.000
Zakup samolotów	—	40.000	40.000
Ogółem . . .	600.000	724.000	1.324.000



KRONIKA POLSKA



Ochrona terenu otaczającego lotnisko. P. Minister Poczt i Telegrafów wydał w porozumieniu z innemi zainteresowanemi ministerstwami instrukcję o budowie i utrzymywaniu linji telegraficznych i telefonicznych oraz budowie anten w pobliżu lotnisk. W myśl tej instrukcji, nie można budować i utrzymywać we własnym zarządzie linji telegraficznych i telefonicznych oraz stacyj radjo-telegraficznych i radjo-telefonicznych oraz słupów antenowych. Zakaz ten obowiązuje w promieniu 950 m., licząc od środka lotniska dla lotnisk pierwszej kategorji, 650 m. dla lotnisk drugiej kategorji i 400 m. dla lotnisk pozostałych.

Ze względu na bezpieczeństwo, władze żeglugi powietrznej mogą zarządzić, aby w obrębie 10 km. od granic lotnisk wszystkie zamaskowane słupy malowane były w biało-czerwone pasy. Pozatem w pasie 1-kilometrowym od granic lotnisk wszystkie słupy niemaskowane drzewami czy też domami muszą na żądanie władz być zaopatrzone w czerwone lub w biało-czerwone lampy. Również i słupy antenowe radjo-stacji w pasie 10 km. od granic lotnisk winny być malowane i zaopatrzone w lampy ostrzegawcze.

Z prasy lotniczej. Wychodzący w Poznaniu na miejsce *Lotnika* dwutygodnik *Sport Motorowy* z działem lotniczym został w ub. mies. zlikwidowany. Tekę prenumeratorów tego pisma przejęła *Skrzydlata Polska.*

Redakcję *Lotu Polskiego*, po ustąpieniu mjr. J. Witkowskiego, objął dyr. biura Zarządu Gł. L. O. P. P., p. Zenon Wyrzykowski, dziennikarz, współpracownik redakcji „Polski Zbrojnej".

W *Przeglądzie Lotniczym* nastąpiły również zmiany. Wskutek wyjazdu ppłk. S. Kuźmińskiego, redaktorem został dotychczasowy zastępca, mjr. dypl. M. Romeyko. Sekretarjat redakcji „Przeglądu" w zastępstwie przebywającego na studjach w Bydgoszczy kpt. A. Sheybala objął kpt. A. Wojtyga.

Po ostatecznej likwidacji pisma poznańskiego, pozostały w Polsce trzy czasopisma lotnicze: Lot Polski — organ L.O.P.P., Skrzydlata Polska, wyd. L.O.P.P., organ klubów lotniczych oraz Przegląd Lotniczy, pismo wojskowe, organ Dep. Aeron. M. S. Wojsk. i Sekcji Lotn. Towarzystwa Wiedzy Wojskowej.

Pisma te dzielą między sobą zakres treści w sposób następujący.

Lot Polski — pismo popularne, przeznaczone dla ogółu interesujących się lotnictwem i działalnością L. O. P. P. Zajmuje się wszystkiemi trzema dziedzinami pracy L. O. P. P.: lotnictwem, obroną przeciwgazową i obroną przeciwlotniczą.

Skrzydlata Polska, opierająca się na klubach lotniczych i specjalizująca się w lotnictwie sportowem, jest pismem bardziej fachowem, przeznaczonem głównie dla osób uprawiających sport lotniczy i interesujących się lotnictwem bliżej.

Wreszcie Przegląd Lotniczy jest organem ściśle fachowym, zajmującym się wyłącznie zagadnieniami związanemi z lotnictwem wojskowem. Opiera się całkowicie na wojsku.

SPORT

Pasowanie nowego zastępu pilotów w Aeroklubie Warszawskim. Aeroklub Warszawski może się poszczycić pokaźną ilością pilotów, wyszkolonych w Klubie w r. b. Wraz z Estończykami, którzy dyplomy otrzymali we wrześniu, pilotaż ukończyło w r. b. 12 członków, w tem dwie panie

W dniu 7 listopada, w lokalu Touring Klubu, odbyło się tradycyjne pasowanie promowanych pilotów według oryginalnego, zaprawionego miłym humorem ceremonjału. Przeniesienie uroczystości z lotniska do zamkniętego lokalu nie zmniejszyło owego osobliwego nastroju, jaki towarzyszy zawsze uroczystościom „pasowania".

Po oficjalnem, krótkiem przemówieniu prezesa i kierownika szkoły, kpt. Halewskiego, mistrz ceremonji, senior Klubu, prof. Pruszkowski, rozpoczął uroczystość dowcipną przemową na temat przeżyć „delikwentów". Następnie podchodzili nowokreowani piloci. Mistrz uderzał ich knyplem po ramieniu, wręczał dyplom oraz nadawał herb, tłumacząc równocześnie jego pochodzenie, o ile te i owe względy nie wymagały zachowania tajemnicy. W tym wypadku milczenie Profesora zastępował śmiech kolegów herbowanego.

Inż. W. Bereza otrzymał herb „Rzewniak", pos. J. Rudowski — „Kuba uciekaj", inż. R. Szukiewicz — „Rowek", p. Hanka Henneberg — „Królewna", ppor. S. Latwis, entuzjasta latania — „Chiński akrobata", S. Krassowski — „Niewiedział", p. W. Czyżewska — „Dziewczę", dwaj pracownicy Skody, K. Piaskowski i Z. Kuczyński — „Szkodnik większy" i „Szkodnik mniejszy".

Pozatem odbyła się promocja 7 pilotów szybowcowych, wyszkolonych przez Klub na wyprawie w Polichnie. Otrzymali oni zamiast herbów zawołania i pasowani byli nie knyplem, lecz skrzydełkiem.

Na zakończenie przemawiał pos. Rudowski dziękując władzom Klubu, a zwłaszcza kpt. Halewskiemu, za trudy poniesione przy prowadzeniu szkoły oraz instruktorowi, p. sierż. Nowakowi, za naukę. P. Nowak otrzymał od swoich uczniów w upominku portfel.

Uroczystość zaszczycił swoją obecnością naczelnik Wydziału Lotn. Cyw., p. pułk. Filipowicz z małżonką.

Po pasowaniu nastąpiły tańce i bridge.

Ilu mamy pilotów szybowcowych. W Bezmiechowej wyszkolonych zostało dotychczas 81 pilotów ślizgowych (kat. A lub B) oraz 25 żaglowych (kat. C). W Ustjanowej wyszkoliło się 8 ślizgowych i 5 żaglowych. W Polichnie 7 ślizgowych.

Razem więc mamy w Polsce 126 pilotów szybowcowych. Kat. A-B — 96, C — 30.

Pod względem ilości pilotów żaglowych zajmujemy jedno z przodujących miejsc wśród narodów „szybowicieli".

Zatwierdzenie szybowiska w Bezmiechowej. Aeroklub Rzeczypospolitej zgłosił do F. A. I. szybowisko bezmiechowskie. Dzięki temu, rekordy osiągnięte w Bezmiechowej będą mogły być notowane przez F. A. I.

Chronometrystami z ramienia A. R. P. zgłoszonymi do F. A. I. na r. 1931 są pp. inż. Grzeszczyk, Z. Laskowski i B. Łopatniuk.

Okólnik M. K. w sprawie szybownictwa. Do czasu ujęcia w szczegółowe przepisy sprawy kontroli budowy szybowców i ich użytkowania oraz ujęcia w formy organizacyjne uprawianina szybownictwa, Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę czynników zainteresowanych, że dla dobra właściwego rozwoju szybownictwa, bezpieczeństwa lotów na szybowcach oraz ze względu na konieczność racjonalnego wydatkowania przez Kluby, Związki i t. p. organizacje środków finansowych, przeznaczonych na szybownictwo, nieodzownem staje się już dziś ścisłe przestrzeganie następujących zasad:

1. Wszelkie szkolenie w lotach na szybowcach może się odbywać wyłącznie pod kierownictwem pilotów szybowcowych kategorji *C.*

2. Zaleca się nabywanie do celów szkolnych tylko szybowców tych typów, które zostały wypróbowane i okazały się bardzo dobremi w użyciu, a mianowicie: *CWJ*, produkowane przez Związek Awiatyczny Studentów Politechniki we Lwowie i *„Czajka"*, produkowane przez Sekcję Lotniczą Studentów Politechniki w Warszawie.

3. Konstruowanie szybowców szkolnych nowych typów (prototypów) przez

niepowołane do tych prac instytucje i osoby (również i przez Kluby lotnicze) zasadniczo nie jest wskazane, ponieważ pociąga za sobą poważne wydatki nie dające gwarancji pozytywnych wyników pracy.

Projektowanie i budowa szybowców wyjątkowo mogą być dopuszczane wyłącznie w takim wypadku, gdy inicjatorzy zapewnią sobie fachową kontrolę obliczeń teoretycznych, z uwzględnieniem koniecznych badań aerodynamicznych, sama zaś budowa będzie prowadzona pod kontrolą biura „Veritas".

Zasada ta musi być tembardziej przestrzegana, jeżeli chodzi o budowę szybowców treningowych i rekordowych.

Proces lotniczy Aeroklubu Warszawskiego. W dniu 13 listopada r. b. rozegrał się w wydziale odwoławczym Sądu Okręgowego epilog głośnej sprawy w związku z wypadkiem ś. p. Karola Trzetrzewińskiego dn. 16 marca 1930 r.

Jak to sobie przypominamy, jeden z tygodników wystąpił wówczas z szeregiem napastliwych artykułów, zarzucając władzom Klubu lekceważenie przepisów. Kierownika lotów, inż. St. Rogalskiego, władze pociągnęły do odpowiedzialności, skazując go w drodze karno-administracyjnej na 1000 zł grzywny z zamianą na 28 dni aresztu, wychodząc z założenia, że dopuścił do odbycia lotów pokazowych nie mając zezwolenia władzy administracyjnej i że piloci latali bez licencji M. K. Skazany odwołał się do sądu, który wydał wyrok uniewinniający, stając na stanowisku, że lot nie był pokazowym, wobec czego zezwolenie władzy było zbędne i że, aczkolwiek rozporządzenie wymaga licencyj a piloci odbywający loty w A. W. ich nie posiadali, to jednak wówczas żaden z pilotów turystycznych licencji nie posiadał, gdyż w tym czasie M. K. ich jeszcze nie wydawało.

Obronę wnosili adwokaci: J. Dorożyński i J. Tereszczenko.

Tak więc niesprawiedliwie i z krzywdą dla lotnictwa atakowany Zarząd A. W. doczekał się ostatecznej rehabilitacji i stwierdzenie słuszności jego tezy w sporze z Władzami.

Rozdział nagród dodatkowych na 4 K. K. S. T. W dniu 25 października odbyło się w A. R. P., w obecności pp. wicem. Czapskiego, szefów lotnictwa, prezsa L. O. P. P. Martynowicza i in. rozdanie nagród zwycięzcom 4 K. K. S. T.

Podział nagród pozaregulaminowych jest następujący:

Aeroklub Warszawski. Puhar P. Ministra Komunikacji, puhar p. Woyny, model samolotu RWD — nagr. prac. Warsztatów na Okęciu, 50 l. oleju Stanavo — nagr. f. Standard Nobel.

Por. Żwirko — portfel, nagr. prezesa ARP. ks. Radziwiłła, statuetka — nagr. p. Chylińskiego, aparat fotogr. — nagr. Kom. Stoł. LOPP.

Por. Hirszbandt — 400 zł LOPP. w Kielcach, nóż do papieru — LOPP. w Toruniu, neseser — LOPP. w Brześciu, zegar-budzik — dyr. Chmielnikowskiego, przybory do manicure — LOPP. w Nowogródku, neseser — LOPP w Krakowie, 100 zł. — nagr. Inowrocławia.

Inż. Czyżewski — statuetkę Zrzeszenia Przemysł. Lotn.

Inż. Wigura (mech.) — portfel — nagr. prezesa ARP. ks. Radziwiłła

S. Iwanowski (mech.) — pieczęć do laku LOPP. w Toruniu, papierośnicę LOPP. w Nowogródku.

Aeroklub Lwowski. Puhar A. W. im. ś. p. Trzetrzewińskiego i 50 l. oleju Shell.

K. Chorzewski — złoty zegarek LOPP Kol. w Wilnie, puharek srebrny — m. Grodna, obraz — LOPP. w Wilnie, srebrną papierośnicę — LOPP w Łodzi, bilet na lot Warszawa — Saloniki i zpowrotem — L. L. „Lot".

Ł. May (mech.) — bilet lotniczy j. w.

Aeroklub Śląski. Patera srebrna — Vacuum Oil Co., 50 l. oleju — Shell.

Aeroklub Wileński. 50 l oleju Stanavo — f. Standard Nobel.

Por. Zakrzewski — album m. Lublina — magistratu Lublina.

Sekcja Lotnicza S. P. W. Album Ziemi Nowogródzkiej — LOPP. w Nowogródku.

Konstr.: Rogalski, Wigura i Drzewiecki — 400 zł. LOPP. w Kielcach.

Reorganizacja Aeroklubu Akademickiego w Krakowie. A. A. K. celem rozszerzenia swej działalności i zdobycia trwałych podstaw finansowych, idąc za przykładem dawnych aeroklubów akademickich innych miast Polski, zmienił swoją nazwę na Aeroklub Krakowski, łącząc się z sekcją lotniczą kolejarzy krakowskich.

W dniu 23 października odbyło się zebranie konstytuujące nowego klubu, na którem wybrano pierwszy zarząd A. K. z dyr. O. K. P. inż A. Bobkowskim, znanym sportsmanem, jako prezesem.

W ten sposób z 6-iu aeroklubów akademickich pozostał tylko jeden, w Gdańsku, który, grupując jedynie studentów, nazwę swoją zachowa.

Likwidacja Związku Aeroklubów Akademickich. Wobec przekształcenia się aeroklubów akademickich na ogólne, przy okazji najbliższego zebrania Rady Klubów nastąpi ostateczna likwidacja Związku Aeroklubów Akademickich, który formalnie dotąd istnieje.

KOMUNIKACJA

Zniżka cen biletów lotniczych. Z dn. 16 października r. b. obowiązuje na naszych linjach lotniczych nowa taryfa przewozowa, niższa mniej więcej o 20%, dzięki czemu cena biletów samolotowych zrównana została z cenami biletów kolejowych 2 kl.

Stali członkowie L. O. P. P. korzystają — jak dotychczas — ze zniżki 20%.

Biorąc pod uwagę szybkość, komfort i wygodę, które zapewnia komunikacja lotnicza, a wreszcie bezpłatny dowóz samochodami (z wyjątkiem w Warszawie i Gdańsku) do i z portów lotniczych, spodziewać się należy, że niskie ceny zachęcą jaknajszersze sfery do stałego korzystnia z tego nowoczesnego środka lokomocji.

Samoloty z nastaniem chłodów są ogrzewane, dzięki czemu pasażerowie nie potrzebują ubierać się specjalnie ciepło.

Statystyka lotów w trzecim kwartale. W trzecim kwartale r. b. (lipiec — wrzesień) dokonano na wszystkich linjach powietrznych w Polsce ogółem 1,934 loty, przyczem samoloty przebyły w powietrzu łącznie 470.800 km. drogi.

W okresie tym samoloty przewiozły ogółem 5.508 pasażerów, 128.335 kilogramów ładunków i bagażu, oraz 20.382 kilogramów poczty i gazet.

Najwięcej pasażerów przewieziono na linji Warszawa — Gdańsk (738), następnie Warszawa — Lwów (718), Warszawa — Kraków (712), Warszawa — Poznań (363), Sofja — Saloniki (343), Galacz — Bukareszt (343), Warszawa — Katowice (339), Jassy — Galacz (269), Warszawa — Bydgoszcz (260), Bukareszt — Sofja (249), Lwów — Jassy (218), Kraków — Katowice (212), Brno — Wiedeń (195), Katowice — Brno (155), Kraków — Wiedeń (140), Warszawa — Praga (103), Bydgoszcz — Gdańsk (27). Lotów dodatkowych było 124.

L. O. P. P.

Zgromadzenie delegatów komitetów wojewódzkich. W dniu 31 października odbyło się w sali Stowarzyszenia Techników doroczne ogólne zgromadzenie programowo - budżetowe L. O. P. P., w którem brali udział delegaci komitetów wojewódzkich, po 2 z każdego.

Za stołem prezydjalnym zasiedli pp.: wojew. M. Kościałkowski (Białystok) — jako przewodniczący, wicewoj. Godlewski (Nowogródek) i radca Stopczyński (Katowice) — asesorowie, oraz wicewojew. Skrzyński (Brześć) i p. Tatara (Stanisławów) — sekretarze.

Radę Gł. reprezentował gen. S. Kwaśniewski. Zarząd Gł.: prezes dr. Z. Martynowicz, wiceprezesi pułk. K. Moniuszko i nacz. Cz. Filipowicz oraz skarbnik insp. A. Nowodworski.

W charakterze gości obecni byli delegaci Rady Klubów Lotniczych z wiceprezesem pos. J. Rudowskim na czele oraz reprezentantki Koła Pań L. O. P. P., pp. Dzięciołowska i Wodzińska.

Po odczytaniu przez dyrektora biura Zarządu Gł., p. Z. Wyrzykowskiego, programu prac L. O. P. P. na rok 1932, przewodniczący udzielił głosu pos. J. Rudowskiemu, który w imieniu Klubów Lotniczych zapoznał zgromadzenie z dotychczasową działalnością i programem Klubów. Mówca składając L. O. P. P. podziękowanie za dotychczasową pomoc, zaapelował do Ligi, aby z uwagi na wielkie zadanie Klubów w dziedzinie obrony Państwa, poparła wydatniej działalność lotnictwa sportowego.

W dyskusji nad budżetem zabierali głos pp.: gen. Łuczyński (Kraków), inż. Paszkowski (Sosnowiec), dr. Czyrski (Tarnopol), inż. Rybicki(Lwów), mjr. Michalik (Kraków), inż. Niedziółka (Wilno), wicewoj. Skrzyński (Brześć), Sztybel (Poznań), gen. Olszyna-Wilczyński (Łódź), gen. Łukowski (Stanisławów), gen. Kwaśniewski (Rada Gł.), wicewojew. Gintowt-Dziewałtowski (Łuck) oraz pułk. Żurakowski (Łuck). Odpowiadali w imieniu Zarządu Gł. pp. prezes Martynowicz oraz wiceprezesi Moniuszko i Filipowicz.

Dłuższą dyskusję wywołała pozycja „Sport lotniczy". Szereg mówców, m. in. pp. mjr. Michalik, Sztybel i gen. Wilczyński, wystąpili o podwyższenie tej pozycji. Zaoponował p. wicewoj. Skrzyński, który traktując sport lotniczy narówni z automobilowym, był zdania, że prywatnego latania popierać nie należy.

Zarówno program, jak i budżet zostały uchwalone w brzmieniu zaproponowanem przez Zarząd Główny. Podajemy je na innem miejscu.

Zmniejszenie ilości komitetów na prawach wojewódzkich. Rada Główna postanowiła ze względów oszczędnościowych przemianować będące dotychczas na prawach wojewódzkich komitety: Poznań — miasto i Zagłębia Dąbrowskiego na powiatowe i przydzielić je:

pierwszy — do Wojewódzkiego Poznańskiego, drugi zaś do Wojewódzkiego Kieleckiego.

II-gi marsz w maskach przeciwgazowych. Komitet Stołeczny zorganizował w dniu 25 października II-gi marsz w maskach przeciwgazowych. Protektorat nad zawodami objął szef Dep. Zdrowia MSWojsk gen. dr. S. Rouppert, a komitet organizacyjny stanowili pp.: insp. o. p. gaz. inż. T. Kalusiński, mjr. Szkolnikowski, kpt. Marynowski, kpt. dr. Dekański, kpt. dr. Bartenbach, por. Zieliński i J. Okolski.

W zawodach brały udział 33 zespoły 6-osobowe z p. w. męskiego i żeńskiego, wojska, „Strzelca", harcerstwa, Federacji Z O. O., Legii Mocarstwowej. Związku młodych pionierów i t. p. O godz. 11-ej zawodnicy wyruszyli z Bagateli do marszu eliminacyjnego, kierując się w zwartej kolumnie, na czele z orkiestrą, ulicą Marszałkowską i Królewską do pl. Piłsudskiego. Stąd rozpoczęły się o godz. 12-ej właściwe zawody na trasie: ul. Ossolińskich, Krak.-Przedm., Nowy Świat, Ujazdowskie do Bagateli, gdzie znajdowała się meta. Na starcie zgromadzili się przedstawiciele władz oraz L. O. P. P. z prezesem Zarządu Gł. dr. Martynowiczem i prezesem Kom. Stoł. radcą Floryanowiczem na czele. Na mecie oczekiwał zawodników gen. Rouppert.

Pierwsze miejsca zajęły zespoły wojskowe: 21 i 30 p. p., przebywając trasę 4 km. w czasie 21 min. 07 — 21.08. W grupie p. w. męskiego zwyciężyły: drużyna Koła Zw. Strzeleckiego przy Państw. Fabryce Karabinów oraz 47 druż. harc. Z drużyn p. w. żeńskiego najlepszy czas osiągnęły zespoły: Strzelca przy Fabryce Karabinów oraz harcerskiej chorągwi żeńskiej. Szczegółową klasyfikację podaje „Lot Polski" Nr. 21.

Z zarządu Komitetu Stołecznego. Na miejsce ś. p. W. Topczewskiego wiceprezesem Komitetu Stołecznego został p. inż. A. Mirowski, prezes Koła L. O. P. P. przy Tramwajach Miejskich.

Tak więc obecnie prezydjum Komitetu tworzą pp.: prezes — radca min. St. Floryanowicz, wiceprezesi — nacz. płk. E. Ernst i inż. A. Mirowski, sekretarz — nacz. A. Leśniewski. skarbnik — p. Illinicz-Zeydel, prezes Koła przy P. K. O.

Szkoła pilotów w Radomiu. Wzniesione przez L. O. P. P. w Radomiu budynki i urządzenia lotniskowe, przeznaczone na szkołę pilotów. ma przejąć Departament Aeronautyki, który będzie tam, prawdopodobnie, prowadzić wojskową szkołę lotniczą.

Konkurs muzyczny L. O. P. P. Jury konkursu muzycznego L. O. P. P., po rozpatrzeniu zgłoszonych prac, postanowiło na zebraniu w dniu 22 września nagród pieniężnych nie przyznawać, gdyż okazało się, że żaden ze zgłoszonych utworów na nie nie zasłużył. Jury wyróżniło jedynie marsz z godłem „Orliński".

Zarząd Gł. L. O. P P. zawiadamia, że nadesłane na konkurs prace są do odebrania w biurze Zarządu, Wierzbowa 9.

Przeniesienie biur Zarządu Głównego i „Lotu Polskiego". Z dniem 10 listopada biura Zarządu Głównego L. O. P. P. oraz Redakcja „Lotu Polskiego" zostały przeniesione na ul. Wierzbową Nr. 9, na III piętro. Numeracja telefonów pozostała bez zmiany.

NOWE SUKCESY W SZYBOWNICTWIE

Przy końcu druku niniejszego numeru nadeszła ze Lwowa wiadomość o nowych, bardzo cennych zdobyczach na polu lotnictwa bezsilnikowego w Polsce. W dniach 14 — 16 listopada, na lotnisku w Skniłowie, przeprowadzone zostały przez inż. S. Grzeszczyka próby przeszkolenia pilotów szybowcowych kat. C na samolotach. Dały one nadspodziewane wyniki. Pilot szybowcowy, p. W. Polny, który uzyskał kat. C na ostatniej wyprawie, wykonał samodzielny lot na Hanriot'cie zaledwie po 11 dublach, zaś p. B. Baranowski — po 14-u. Średnia ilość dubli uczniów, szkolonych na samolotach bez przygotowania szybowcowego wynosi 90. Dalsze próby trwają. O ile potwierdzą one pierwsze rezultaty, rok bieżący może być przełomowym w szkoleniu pilotów motorowych.

W tym samym czasie odbyły się we Lwowie dalsze próby lotów na szybowcu „Lwów" holowanym przez samolot. Brali w nich udział, oprócz Grzeszczyka, piloci szybowcowi: Laskowski, Łopatniuk i Matz. Samolot RWD-4, holujący szybowiec, pilotował K. Chorzewski.

RÓŻNE

Francuskie L'Air o polskiem lotnictwie.

O polskiem lotnictwie coraz więcej się mówi i pisze na świecie. W roku bieżącym szczególnie się to uwydatnia, dzięki celowej i — przyznać należy — szczęśliwej naogół naszej propagandzie zagranicznej. Pod słowem propaganda nie należy tu rozumieć ani naszych publikacji zagranicznych, których niema, ani też informacji, które zawsze kuleją i są bardzo niedostateczne. Propagandę zrobiły nam pokazy Orlińskiego i płk. Kossowskiego, wygrane przez kpt. Bajana zawody, rekordy Żwirki i Drzewieckiego, samoloty ś. p. Puławskiego i RWD, wreszcie nasze doskonale funkcjonujące komunikacyjne linje lotnicze.

Zagranica trudno się łapie na piękne słówka, natomiast łatwo reaguje na fakty. Zbieg kilku takich szczęśliwych faktów w roku bieżącym, znalazł swe odbicie w zainteresowaniu zagranicy polskiem lotnictwem.

Wyraz tego zainteresowania widzimy w artykule p. Mortane'a.

Pan Mortane, jeden z redaktorów francuskiego tygodnika lotniczego **l'Air**, odbył latem roku bieżącego wspaniałą podróż powietrzną. Przeleciał on na linjach C. I. D. N. A. oraz na innych linjach lotniczych 10.500 kilometrów, odwiedzając wszystkie państwa centralnej i wschodniej Europy.

Wrażenia z tej podróży drukuje obecnie p. Mortane w wyżej wspomnianym tygodniku.

Zaczynając od Polski, gdzie — jak kurtuazyjnie stwierdza — doznał najmilszego przyjęcia, Mortane utrzymuje, że Polacy są jednym z narodów, najlepiej rozumiejących znaczenie lotnictwa i że praca nad rozwojem aeronautyki daje w Polsce coraz wspanialsze rezultaty.

Przechodząc z kolei do organizacji polskich władz lotniczych, Mortane zaznajamia francuskich czytelników z sylwetkami płk. Rayskiego i płk. Filipowicza. Dalej wylicza placówki przemysłu lotniczego w Polsce, zarówno wytwórnie samolotów i silników, jak również te, które dostarczają lotnictwu przyrządów pokładowych, świec, amortyzatorów i t. p.

Większą część drukowanego w numerze 287-ym **l'Air** sprawozdania zajmuje wywiad p. Mortane'a z płk. Filipowiczem. Czytelnicy dowiadują się zeń o celach i zadaniach Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Mortane zaznajamia ich szczegółowo z systemem pracy wszystkich czterech działów: ogólno - administracyjnego, eksploatacyjnego, prawno - politycznego i dróg lotniczych. W tem miejscu autor podkreśla zdumienie swoje z powodu bardzo małej ilości pracowników Wydziału (23), którzy jednak podołać potrafią tak różnorodnej i intensywnej pracy. Porównanie biurokratycznych urządzeń francuskich z oszczędną gospodarką personalną naszego kierowniczego organu spraw lotnictwa cywilnego jest w artykule Mortane'a silnie podkreślone na korzyść Polski.

W dalszym ciągu artykuł naszego francuskiego przyjaciela omawia szczegółowo wszystkie lotniska polskie, ich urządzenia, oraz oświetlenie nocne.

Dalej następuje streszczenie historji powstania i rozwoju Polskich Linji Lotniczych „Lot", przyczem Mortane podkreśla miły stosunek, łączący Lot z C. I. D. N. A.

Cały artykuł, napisany żywo i z wielką sympatją dla Polski, kończy autor retorycznem pytaniem, dlaczego Polska, mimo wielkiej ilości swych wspaniałych lądowisk naturalnych, mimo całego szeregu nowoczesnych lotniczych urządzeń, mimo organizacji bez zarzutu, stacji meteorologicznych i radiogoniometrycznych — tak rzadko brana jest pod uwagę przy tworzeniu się nowych międzynarodowych linji komunikacyjnych, które pewne państwa z rozmysłem prowadzą na północ lub na południe od jej terytorjum.

W następnych numerach mamy znaleźć dalszy ciąg wrażeń.

CO NOWEGO ZA GRANICĄ

UCHWAŁY MIĘDZYNARODOWEJ KOMISJI SZYBOWCOWEJ.

Międzynarodowa Komisja Studjów Lotów Bezsilnikowych odbyła posiedzenia dnia 1 i 2 października b. r. pod przewodnictwem profesora Georgii.

W obradach wzięli udział przedstawiciele Francji, Belgji, Niemiec, Holandji, Anglji, Włoch, Stanów Zjednoczonych i Grecji.

Na posiedzeniach byli obecni: angielski minister lotnictwa lord Amulree i szef lotnictwa cywilnego ppłk. Shilmerdine. Fakt ten dowodzi, jakie znaczenie przywiązują oficjalne czynniki angielskie do szybownictwa.

Tematem obrad były zagadnienia naukowe, techniczne i sportowe.

Powzięto następujące uchwały:

Pierwsza uchwała mówi o konieczności rozpoczęcia studjów nad lotami żaglowemi w krajach tropikalnych.

Dotychczasowe doświadczenia lotów żaglowych w Europie są tak daleko posunięte, że można już przystąpić do badań aerologicznych w krajach tropikalnych, gdzie znajdują się odpowiednie warunki do regularnych lotów żaglowych. Do prób w tym kierunku wzywa Komisja te państwa, które posiadają kolonje.

Co do stosunku szybownictwa do konstruktorów płatowców motorowych, to Komisja zaleca lot żaglowy jako konieczne uzupełnienie badań aerodynamicznych i wyraża życzenie, aby konstruktorzy i producenci samolotów brali czynny udział w ruchu szybowcowym i współpracowali z konstruktorami szybowcowymi. Praca taka musi dać dodatnie rezultaty dla przemysłu lotniczego w kierunku polepszenia aerodynamicznych właściwości samolotów a równocześnie posłuży do postępu naukowych badań aerodynamicznych i aerologicznych. Opracowanie szczegółowe tego zagadnienia powierzono delegacji francuskiej, która ma przygotować odpowiedni referat, celem wydrukowania go i rozesłania z ramienia Komisji konstruktorom i zakładom przemysłowym lotniczym krajów należących do Komisji.

Dalej Komisja zajmowała się sprawą szkolenia w lotach szybowcowych z pomocą holowania za samochodem. Szkolenie takie jest dobre, jednak konieczne jest zwrócenie uwagi na niebezpieczeństwa, z jakiemi jest związane, oraz na fakt, że pełne wyszkolenie — do kategorji C — nie może odbywać się tym sposobem, czy też z pomocą holowania za samolotem. Do pełnego wyszkolenia pilota szybowcowego są konieczne, zdaniem Komisji, loty normalne szybowe i żaglowe w odpowiednim terenie, przy starcie z pomocą gumowych amortyzatorów.

Komisja poleciła jednemu z niemieckich instruktorów lotów szybowcowych, Wolfowi Hirth'owi opracowanie instrukcji, mającej na celu zapewnienie bezpieczeństwa szkolenia w lotach szybowcowych holowanych za samochodem i postanowiła instrukcję tę rozesłać państwom reprezentowanym w Komisji.

Instrukcja ta, opublikowana już w niemieckiej prasie, zawiera 10 punktów, które omawiają wyczerpująco całość zagadnienia.

Co do stosunków międzynarodowych w sporcie szybowcowym, to Komisja przyjęła z radością do wiadomości utworzenie w łonie F. A. I. Komisji szybowcowej (uchwała F. A. I. powzięta podczas obrad w Bukareszcie) i postanowiła współpracować ściśle z tą organizacją międzynarodową sportu lotniczego; nadto postanowiła przygotować na londyńską konferencję F. A. I. odpowiednie materjały i wnioski, desygnując jednocześnie do tej Komisji prof. Georgii.

Pozatem uchwalono zasadę, iż od roku 1932 będą organizowane corocznie międzynarodowe zawody szybowcowe.

Celem podkreślenia zgodności i jednomyślności ruchu szybowcowego na świecie, przyjęli zebrani na obradach przedstawiciele różnych państw niemiecką odznakę szybowcową — dla wszystkich krajów.

Po ukończeniu obrad odbyły się pokazy lotów szybowych, w których, oprócz maszyn niemieckich, wzięły udział również angielskie.

ANGLJA

Próbny raid wielkiego wodnosamolotu. Prasa angielska podaje dopiero teraz ciekawe szczegóły wielkiego lotu porucznika Cahilla, który to lot został ukończony 16-go września b. r.

15-go sierpnia por. Cahill wystartował z Felixstowe na wodnosamolocie Saunders Roe A. 7. Samolot ten jest dwupłatowcem o rozpiętości 29 metrów. Posiada on trzy silniki Bristol „Jupiter" chłodzone powietrzem, o mocy ogólnej 1.500 KM. Ciężar wodnosamolotu wynosi 11 ton.

16-go września porucznik Cahill powrócił do Plymouth, mając za sobą lot długości 13.400 km, na przebycie których zużyte zostało 90 godzin. Przeciętna szybkość lotu wynosiła więc 150 km/godz.

Trasa raidu Cahilla prowadziła z Felixstowe przez Plymouth, Bordeaux, Marsylję, Maltę, Abukir, Port-Sudan, Ismailję, Abukir, Maltę, Algier i Gibraltar do Plymouth.

Ostatni etap Gibraltar — Plymouth wynosi 1970 km. Był to najdłuższy przelot bez lądowania w całym raidzie.

Załoga, złożona z 6-ciu ludzi, prawie cały czas spędzała w samolocie, śpiąc tam, a nawet gotując.

Odbyta próba stanowi jeszcze jeden dowód doskonałości angielskich wodnosamolotów, skonstruowanych specjalnie do długotrwałych lotów, których wymaga rozciągłość Imperium Brytyjskiego i których znaczenie rośnie z dniem każdym.

Cyrk lotniczy. „Cyrk lotniczy", jak nazywa kapitan Barnard załogę swych sześciu samolotów (w tem jedno autogiro), odwiedził w przeciągu ostatniego półrocza 118 miast angielskich i dokonał chrztu powietrznego 40 tysięcy ludzi.

Inauguracja komunikacji pasażersko-lotniczej Londyn — Indje. 26-go października zawitał do Brindisi pierwszy samolot angielskiej nowej linji lotniczej, łączącej Londyn z Indjami, a przecinającej Morze Śródziemne. Prócz siedmiu pasażerów, na pokładzie samolotu znajdowała się większa ilość worków z pocztą.

9-ciokilometrowy lot na plecach. Pilot Bullmore przeleciał na plecach 9-ciokilometrową przestrzeń nad zatoką Firth of Forth w przeciągu 4 minut 30 sekund. Lot odbył się na dwupłatowcu Avro.

ESTONJA

Zamówienia zagraniczne. Rząd estoński zamówił zagranicą 12 samolotów wojskowych. Osiem z nich ma dostarczyć Anglja, cztery zaś — Czechosłowacja.

A Polska?

FRANCJA

Dokoła przygotowań do lotu w stratosferę. Projektowany francuski lot w stratosferę ma się odbyć przy użyciu samolotu Farmana. Specjalnie w tym celu budowany samolot jest już na ukończeniu.

Jak się dowiadujemy obecnie, zagadnienie budowy samolotu stratosferycznego próbują rozwiązać także inni konstruktorzy.

Najpoważniejsze i jakoby daleko już posunięte są tego rodzaju próby znanego francuskiego konstruktora, inżyniera Guerchais. Samolot jego konstrukcji, przeznaczony do lotu w stratosferę, ma osiągnąć 15.000 metrów wysokości. Na 8.000 metrów inżynier Guerchais spodziewa sie osiągnąć na nim szybkość 450 km/godz.

Silnika do rzeczonego samolotu dostarczą zakłady Lorraine - Dietrich. Będzie to Lorraine - Orion o mocy 700 KM., zaopatrzony w dwa specjalne kompresory.

GDAŃSK

Wystawa poczty lotniczej. W lipcu przyszłego roku projektowane jest zorganizowanie wystawy pocztowych urządzeń lotniczych. Wystawa ma się mieścić na terytorjum Wolnego Miasta Gdańska.

Będzie to pierwsza wystawa tego rodzaju.

HOLANDJA

Stacje badań meteorologicznych i magnetycznych. Holenderskie władze lotnicze postanowiły zbudować w Islandji, w pobliżu Reykjavik, stację meteorologiczną. Niedawno, z inicjatywy tychże władz lotniczych, powstała w Angmagsalik (w Grenlandji) stacja obserwacji magnetycznych.

ITALJA

Krążownik powietrzny. Według wiadomości podanych przez „Times'a", wodno samolot DO-X-II, dostarczony lotnictwu italskiemu przez Niemcy i ochrzczony imieniem „R. I. Umberto Maddalena", ma być w najbliższym czasie przekształcony na ogromny „krążownik powietrzny". Zostanie on wyposażony w działa małego kalibru, karabiny maszynowe, oraz urządzenia do zrzucania bomb i torped.

Uniwersalni piloci wojskowi. W celu wydoskonalenia personelu latającego armji powietrznej, italskie ministerstwo lotnictwa wydało dekret, mocą którego wszyscy piloci wojskowi mają przejść trening w pilotażu na samolotach myśliwskich, łącznikowych, wywiadowczych i niszczycielskich, oraz na wodnosamolotach.

Nowe porty dla wodnosamolotów. Włosi stopniowo i metodycznie rozbudowują bazy dla swych wodnosamolotów. Po Ostji i Medjolanie przyszła kolej na Tryest, gdzie roboty w porcie Wiktora Emanuela są obecnie w pełnym toku.

Pomnik poległych w locie atlantyckim. W dniu Bożego Narodzenia w Bolama (w Gwinei Portugalskiej) nastąpi uroczyste odsłonięcie pomnika poległych w raidzie grupowym przez Atlantyk pilotów italskich.

W celu wzięcia udziału w tej uroczystości, dnia 20 grudnia wyleci z Rzymu lotnicza ekipa italska do Bolama.

JAPONJA

Nowy rodzaj gazu nośnego do sterowców. Dr. Joshio - Tanaka, profesor uniwersytetu w Tokio, odkrył nowy gaz lżejszy od powietrza, który w połączeniu z z wodorem zmniejsza o połowę możliwość eksplozji na sterowcach.

NIEMCY

Samolot do lotu w stratosferze. Samolot Junkersa, zbudowany specjalnie do lotów w stratosferze, w najbliższych dniach ma opuścić warsztaty fabryki. Według oświadczenia naczelnego dyrektora zakładów Junkersa, nie można oczekiwać w związku z tem natychmiastowych wielkich sukcesów, ani też sensacji.

Omawiany samolot bynajmniej nie stanowi ostatniego słowa lotniczej techniki niemieckiej, natomiast jest tylko etapem na drodze ściśle naukowych badań, prób i doświadczeń, dotyczących rozwiązania problemu lotu w stratosferze.

Dornier „Wal" D. 1422 w muzeum. Wodnosamolot Dornier „Wal" D. 1422 odbył 26-go września b. r. ostatni swój lot z Sylt z morza Północnego do Friedrichshafen.

Samolot ten, zbudowany w roku 1924, ma swoją piękną kartę w historji lotnictwa.

W roku 1925, Amudsen użył go do swej wyprawy do Bieguna Północnego; wówczas na pokładzie D. 1422 w dwuch partjach zostali przewiezieni członkowie wyprawy do Spitzbergu i stamtąd do Oslo.

W roku 1926 ten sam samolot został użyty do angielskiego lotu transatlantyckiego kpt. Courtney'a. (Lot Courtney'a został przerwany koło wysp Azorskich ze względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne).

Wkrótce potem znany pilot niemiecki von Gronau odbył na Dornierze D. 1422 lot długości 5.000 km. z List przez Faror i Bergen do Oslo i z powrotem, a w roku 1930 użył go do pierwszego swego lotu transatlantyckiego przez Islandję, Grenlandję, do New Yorku.

Obecnie wodnosamolot Dornier „Wal" spocznie po wszystkich przelotach na zasłużonych laurach w muzeum monachijskiem.

Budowa nowej fabryki samolotów. Pomimo panującego kryzysu, w Ulm budowane są obecnie zakłady lotnicze nowej fabryki lekkich samolotów „Rowa". Warsztaty zakładów mają być uruchomione wiosną przyszłego roku.

Wyniki konkursu regularności. Niemiecki konkurs regularności lotu, o którego organizacji donosiliśmy niedawno, nie zawiódł pokładanych w nim nadziei. Z ogólnej liczby 54 samolotów stających do zawodów — 15 osiągnęło 100% regularności lotu, 26 — więcej niż 50%, 7 — niższy od 50. Sześć samolotów zostało wycofanych z zawodów, z powodu przymusowych lądowań i uszkodzeń silników. Podczas trwania zawodów nie zdarzył się ani jeden nieszczęśliwy wypadek.

Wynik taki można nazwać wspaniałym, jeśli weźmiemy pod uwagę, że przeszło 600 członków różnych klubów brało udział w tym locie i że większość samolotów zaopatrzona była w silniki 20-konne.

Najwybitniejsze rezultaty osiągnęło stowarzyszenie lotniczo - sportowe „Friedberger" z Mannheimu. Samolot tego stowarzyszenia przeleciał 1.200 kilometrów, lądując przeszło 50 razy i 30 razy zmieniając załogę.

Nagroda ministra komunikacji, w postaci samolotu turystycznego, przypadła w udziale temu właśnie stowarzyszeniu.

Albatros — Focke - Wulf. Jak już o tem pokrótce donosiliśmy, między dwiema wielkiemi fabrykami samolotów: Albatros i Focke-Wulf nastąpiła fuzja. Na mocy podpisanego kontraktu, firma Focke-Wulf wniosła do wspólnej kasy kapitał, w wysokości 200—285 tysięcy marek w akcjach. Połączone fabryki będą nadal pracować każda w swoim zakresie, przystosowując się do obecnych potrzeb niemieckiego lotnictwa handlowego i sportowego. Focke-Wulf ma budować samoloty handlowe, Albatros — szkolne i sportowe.

Również i rodzaj konstrukcji — mieszanych (z drzewa i z metalu) — ma zostać niezmieniony.

ROSJA

Krajowy sterowiec sowiecki. W warsztatach sowieckich zakładów sterowcowych ukończona została budowa sterowca „Komsomolskaja Prawda". Sterowiec ten zaopatrzony jest w silnik o mocy 185 KM.

Zasiewy z samolotu. W czasie prób zasiewania lucerny z samolotu, jeden z pilotów zdołał zasiać 52 hektary w przeciągu kwadransa.

STANY ZJEDNOCZONE

Współczynnik śmierci. Według raportu „Acturial Society", w Ameryce ryzyko śmierci wskutek katastrof na amerykańskich pasażerskich linjach lotniczych zmniejszyło się w roku bieżącym i wynosi 1:17.000; w roku 1929 wynosiło 1:10.000, a w roku 1928 1:4.000.

4.000 km. w ciągu 13 godzin. Major Jimmy Doolittle, zwycięzca zawodów o puhar Schneidera w roku 1925, pragnąc odebrać Hawksowi tytuł „Króla szybkości", 5-go września na linji Los Angeles — New York pobił poprzedni rekord rywala, przelatując ten dystans w przeciągu 12 i pół godzin. Tym sposobem Doolittle osiągnął średnią szybkość 340 km/godzinę.

20 października Doolittle osiągnął jeszcze wspanialszy rezultat. Wystartowawszy o godz. 4,30 rano z Ottawa w Kanadzie, wylądował na lunch w Washingtonie i, po zaopatrzeniu się w benzynę, odleciał do Mexico, gdzie wylądował o 17,15, przeleciawszy cztery tysiące kilometrów w przeciągu trzynastu godzin.

Miedzylotniskowa komunikacja lotnicza. Samoloty „Metropolitan Air Ferries", towarzystwa, które stworzyło komunikację lotniczą między portami lotniczemi New Yorku (Newark — Floyd Bennett — Gleen Curtiss), już w pierwszym tygodniu jej eksploatacji przewiozły 1.100 pasażerów. Prócz komunikacji dziennej, loty odbywają się również dwukrotnie w czasie nocy.

W San Francisco ten rodzaj miejscowej komunikacji międzylotniskowej istnieje już od dość dawna i cieszy się również bardzo dużą frekwencją.

Zaginięcie samolotu pocztowego. Jak wiadomo, przewóz pilnej poczty z Europy do Stanów Zjednoczonych przez wielki parowiec oceaniczny „Bremen" jest zorganizowany w ten sposób, że przed przybyciem okrętu do portu, kiedy poczta znajduje się jeszcze o kilkaset mil morskich od brzegów Ameryki, z New Yorku startuje samolot w kierunku płynącego parowca, odnajduje go na morzu, zabiera zeń pocztę i przywozi ją na ląd, o kilkanaście godzin wcześniej, niż mógłby to zrobić wspomniany okręt.

Dnia 5-go października samolot pocztowy D. 1717 wyleciał w tym celu z New Yorku na pełne morze i zaginął bez wieści. Dotąd nie udało się odszukać ani szczątków tego samolotu, ani też jego załogi.

SZWECJA.

Sztokholm — Londyn na samolocie sportowym bez ladowania. Szwedzki pilot, Kurt Björkvall, przeleciał na swym sportowym samolocie de Havilland Puss-Moth 1.500 kilometrów, dzielące Sztokholm od Londynu w przeciągu 9 godzin i 4 minut, nie lądując w drodze ani razu.

KRONIKA NIEOFICJALNA

FELJETON · TP.



Figowy listek. — „Umarł w masce!“ — Dwaj wojewodowie. — Szybowiciele. — Nowych dwunastu.

Pamiętam bajkę rosyjską — zdaje się, że Kryłowa — pod tytułem „Tryszkin Kaftan“. Bohater tej bajki, Tryszka, usiłuje różnemi sposobami z posiadanego niedostatecznej wielkości kawałka materjału uszyć sobie kaftan. Raz kaftan ma zakrótkie poły, to znowu rękawy kompromitująco krótkie. W żaden sposób biedny Tryszka, stosując skomplikowane przeróbki, nie może osiągnąć zadawalającego rezultatu i wciąż, nieszczęsny, budzi sensację w miasteczku.

Rada Klubów, na zjeździe delegatów w dn. 16 października, podobny do Tryszki wspomnianego miała kłopot dzieląc subwencję dziesięciotysięczną L.O.P.P. Jeżeli w jednem miejscu było dostatnio, w drugiem było zakrótko. W rezultacie — wszystkim Klubom uszyliśmy maleńkie listki figowe, aby zbytnio nie obrażały moralności publicznej.

Dola Klubów nie jest słodka obecnie — co tu gadać! Możnaby kryzys przetrwać zawieszając trening. Bagatela! — to znaczy przekreślić całą dotychczasową robotę Klubów. Nie na to się wyszkoliło rzesze pilotów gotowych na każde zawołanie do obrony kraju, aby, pozbawiając ich minimalnego treningu, utracić odrazu ich podstawową umiejętność.

Szanowna i kochana Ligo! Czyby nie można było, łącząc dwie piękne idee, uniknąć zatrucia lotnictwa gazami?

Boć przecie najlepszą ochroną ludzkości przed gazami jest silne lotnictwo, które gazuje nieprzyjaciela i niedopuszcza samolotów gazujących do wnętrza kraju. Bez lotnictwa silnego — „umarł w butach“, jak mówi poeta. Można to strawestować — „umarł w masce!“.

Patrzę na owe zastępy młodzieży, umiejącej latać, z wielką sympatją i z wielką troską. Co dalej będzie? Bez treningu racjonalnego zacznie się to bractwo tłuc po trochu przy każdej okazji. Przy tej sposobności będą się tłukły i maszyny, oczywista. A co potem?

Tylko trening zapewnia bezpieczeństwo. Dlatego trening trzeba koniecznie, za wszelką cenę, utrzymać.

Szanowna i kochana Ligo! Usłysz nasze wołanie. Kluby są z całem uznaniem i wdzięcznością dla pracy Ligi. Pragnęłyby mieć bliższy kontakt i chociaż maleńki wpływ na kształtowanie się w Zarządzie Ligi wyobrażeń o formach i rozmiarach koniecznej pomocy dla Klubów.

* * *

Jak różne mogą być zapatrywania na jedną i tę samą rzecz, przykładem może posłużyć stosunek do sprawy lotnictwa sportowego dwóch ludzi, na dwóch krańcach Polski bytujących, a mianowicie: wojewody Grażyńskiego i wicewojewody Skrzyńskiego.

Wojewoda Grażyński ma pełne dla spraw i ważności lotnictwa sportowego zrozumienie. Piastując godność prezesa Komitetu Śląskiego L.O.P.P., wojewoda Grażyński, wraz z zarządem, wszelkiemi rozporządzalnemi środkami popiera śląskie lotnicze poczynania aeroklubowe. Wicewojewoda Skrzyński natomiast, na zjeździe Ligi, wyraził przekonanie, że lotnictwo sportowe niech sobie uprawiają bogaci ludzie, a instytucja społeczna nie może popierać latania dla przyjemności. Wicewojewoda Skrzyński nie orjentuje się widocznie, że obywatel, gdy wreszcie staje się bogaty, myśli o wszystkiem innem, ale nie o lataniu, a zwłaszcza nabyciu samolotu. Myśli on o bezpieczniejszych przyjemnościach: o luksusowym samochodzie, którym wszędzie można dojechać, o apartamencie wytwornym — jednym dla siebie, drugim dla pani swego serca; myśli o mandatach honorowych, orderach, dalekich podróżach, kuracjach obchudzających, dancingach, pokerze, polowaniach na bezpieczne czworonogi i ptaszki, a w najlepszym wypadku — o powiększeniu interesu lub o korzystnej plajcie. Samolot — nawet przypadkiem na myśl mu nie przyjdzie; chyba w koszmarnym śnie, w którym majaczy mu się, że ten potwór runął na jego willę, przebił sufit, wpadł do gabinetu i wzniecił pożar, który strawił jego pracowicie powiązane pakiety akcyj w kasie, bo ta okazała się niedostatecznie ogniotrwała. Ludzie już bogaci kurczą się na odgłos motoru w powietrzu. Anuż spadnie?

Nie, Panie Wicewojewodo, lotnictwo sportowe, będące podstawą rezerw lotniczych, może być tylko uprawiane przez ludzi jeszcze biednych, pełnych żądzy wrażeń i emocyj szlachetnych; pozbawionych lęku i wahania; mających ambicję pokonania trudności szkolenia w skomplikowanej, bądź co bądź, umiejętności! No i przez ludzi pięknie... lekkomyślnych, z sercem jeszcze nieosadlonem. Bez pomocy społecznej nic ze sportu lotniczego nie będzie.

Jakoś na horyzoncie nie widać tych rzesz bogatych ludzi, pragnących „bawić się“ w lotnictwo.

* * *

Szybowiciele szaleją, biją rekordy polskie za rekordami — szkoda, że niehomologowane.

Sam widziałem, jak Drzewiecki taszczył Grzeszczyka na szybowcu za samolotem i zaprowadził na postronku, niby cielę, do samej Bezmiechowej. Chyba lotu holowanego rekord europejski.

Żałuję, że w Bezmiechowej nie byłem i nie widziałem, co się tam działo. Może na wiosnę. Wtedy napiszę „Kronikę“ i dokładnie czytelnikom wyjaśnię, co to jest szybownictwo. Wtedy się państwo dowiecie, że to nie ma nic wspólnego z przemysłem szklarskim.

* * *

Wyzwoliliśmy nową gromadkę pilotów, wyszkolonych w Aeroklubie Warszawskim. Nadaliśmy im herby i wręczyliśmy dyplomy. W tuzinie świeżoupieczonych lotników znalazły się po raz pierwszy w Warszawie dwie niewiasty, których imiona i nazwiska na innem miejscu w tym numerze między promowanymi widnieją. Ja, z obowiązku kronikarskiego, dając wyraz radości, że nareszcie do społeczności naszej wchodzą niewiasty, przypominam, że stać się to mogło już lat temu dokładnie trzy, gdyby nie trudności, stawiane Klubowi w swoim czasie. Dzięki tym trudnościom Warszawę ominął zaszczyt wypromowania pierwszej pilotki polskiej.

Cieszymy się, że dziś cieszą się nawet Ci, co dawniej się zżymali na samą myśl o kobiecie latającej. Tempora mutantur!

T. Pruszkowski.

WRAŻENIA Z VI-ej WYPRAWY W BEZMIECHOWEJ

Z uczuciem prawdziwej dumy zabieram się do wypowiedzenia wrażeń swych na łamach „Skrzydlatej", której każdy numer witam zawsze, jako zapowiedź rzeczy ciekawych i fascynujących. W ich kręgu znaleźć się powinny przeżycia, związane z wyprawą szybowcową i z jej I-em świętem, organizowanem przez Aeroklub Lwowski.

Uroczystości 18-go października zapowiadają się pomyślnie, pogoda sprzyja wyjątkowo i krajobraz górski, słońcem wyzłocony, występuje w całej swej jesiennej krasie. Zjazd dość liczny. Ogólne zadowolenie budzi przybycie grupki profesorów politechniki lwowskiej i delegata Ministerstwa Komunikacji, radcy Adamowicza, wypróbowanego przyjaciela lotników.

Goście godzą się chętnie na prymitywne warunki mieszkaniowe, wytwarzające ścisłą łączność terenową z uczestnikami wyprawy. Zresztą, jej kierownictwo, z 19-toletnim gospodarzem, p. Bolkiem Baranowskim, na czele, robi honory domu z ujmującym wdziękiem.

Zgodnie z tradycją, na początek Msza polowa między hangarami i kazanie okolicznościowe, trafiające do serc słuchaczy. Zaraz potem wręczanie pilotom przez radcę Adamowicza dyplomów trzech kategoryj: *A*, *B* i *C*. Wszystko odbywa się według programu. Tylko nieobecność inż. Grzeszczyka, naczelnego wodza „szybowicieli", zaczyna budzić niepokój. Wszak miał on dnia poprzedniego wyruszyć z Warszawy na rekordowym szybowcu nowego typu, własnej konstrukcji, holowanym przez inż. Drzewieckiego na Pezetelce— prawdziwa na naszym gruncie innowacja!... Ale oto warkot motoru zwiastuje oczekiwanego przybysza i na horyzoncie ukazuje się śliczny w swej smukłości i złocistej barwie „Lwów", jeszcze zczepiony stalową, 120 metrów długą liną z turystycznym samolotem. Zapał ogarnia wszystkich. Rozentuzjazmowana publiczność śpieszy w stronę lądowiska, by móc przyjrzeć się nowiutkiej maszynie i usłyszeć z ust jej konstruktora i pilota opowieść o świeżo odbytej podróży.

Inż. Grzeszczyk nie zawiódł się na swym szybowcu: zadowolony jest z doskonałego funkcjonowania sterów, walorów aerodynamicznych i wytrzymałości „Lwowa". Mimo to, przyznaje, że podróż łatwą nie była i w pewnych momentach groziła katastrofą. Można sobie wyobrazić wspólne szybowanie dwóch odrębnych maszyn, o różnem tempie i odmiennym sposobie latania. Wedle słów inż. Drzewieckiego, doznawał on na swym PZL-u wrażeń podobnych do tego, jakiego doświadcza człowiek podczas skoku przez rów, nagle w tył odrzucony.

Po zaspokojeniu ciekawości, odnośnie do „Lwowa", część osób idzie przyglądać się startowi szkolnych maszyn. Właśnie p. B. Łopatniuk, jeden z czołowych pilotów, ulatuje w powietrze na „Czajce". W ślad za nim wznosi się ktoś na „CWJ", lecz, po nieudanej próbie, zamiast wzbić się wysoko, opada na ziemię...

Stopniowo rozchodzą się wszyscy, syci wrażeń i zmęczeni dłuższym „postojem".

*

Śliczne położenie Bezmiechowej, zdala od uczęszczanych szlaków, usposabia romantycznie i tworzy ramy odpowidnie dla bezsilnikowych lotów. Panuje tu poezja niezamącona ogłuszającym hałasem motorów. Powietrze górskie, niezatrute wonią benzyny, nasycone jest balsamicznym aromatem lasów. Ładny stok wzgórza podzielony jest na trzy lądowiska: na dole do lotów kategorji *A*, wyżej *B* i, na szczycie, — *C*, ze schroniskiem w punkcie najwyżej położonym. Wszystko się tu odbywa w kontakcie z przyrodą, w podpatrywaniu jej tajemnic i zwalczaniu kaprysów. Wszak zeszłoroczny, rekordowy swój lot, trwający 2½ godziny, wykonał inż. Grzeszczyk podczas ulewnego deszczu!

Umiejętność kierowania szybowcem polega przedewszystkiem na wyczuciu prądów powietrznych, na ptasiej niemal intuicji, której dopiero w pomoc przychodzi wysiłek fizyczny i opanowanie nerwów. Dnie całe, pod gołem niebem spędzane w zmaganiu się z wichrami i zimnem, czyż to nie doskonały trening, pomnażający siły mięśni, woli i ducha? Dość spojrzeć na uczestników wyprawy, by ocenić zdrowotne znaczenie szybownictwa. Dość parę dni w ich gronie przepędzić, by się przekonać, jak korzystnie oddziaływa wspólna praca w służbie umiłowanej idei i zrozumieć, czem dla duszy ludzkiej są wrażenia „podniebne", ten dar Boży, zesłany w nagrodę za śmiały pęd w górne krainy.

Irena Laskowska.

SZYBOWCOWY PLEIN-AIR W POLICHNIE

W wietrzne, okutane szczelnie deszczowemi chmurami popołudnie niedzielne, wlókł się, a raczej był wleczony, przez wiele kilometrów polskiej — ultra polskiej — drogi, stary, rozklekotany Ford. Obładowany, jak bałaguła żydowska, latającym majątkiem wyprawy, przyjmuje co chwila dziwnie karkołomne położenie. Z trudem sprowadzany do równowagi przez eskortę, rozpaczliwie czepiającą się sznurów, za chwilę znów rozpoczyna swe dzikie pląsy.

Przepłynąwszy szczęśliwie ostatnią wielką kałużę chlupoczącego błota i sforsowawszy Saharę piasków zaniedbanego traktu wioskowego, jesteśmy w Polichnie.

*Efekt naszego zjawienia da się porównać jedynie z przybyciem cyrku do małego miasteczka, lub Ghandi'ego do Londynu. Cała, dosłownie cała wioska otacza nas zwartym kołem juchtowych butów, niedzielnych kapot, czerwonych narzutek niewieścich i konopiastych głów dziecięcych. Nawet wracające z pastwisk melancholijne krowy, zwykle tak obojętne na wszystko, przyglądają nam się bacznie, zaintrygowane wyzywającą czerwienią skrzydeł naszej poczciwej „Balbinki" *).*

Półtora dnia wytężonej pracy i nasza stara, mocno obtłuczona w nieskończonej ilości drobnych kraks „Balbinka" stoi gotowa do lotu. Po długich poszukiwaniach jakiejś siły pociągowej do transportu szybowca, znajdujemy starego konia-filozofa. Świadomy swej mądrości i głębokich doświadczeń życiowych, u schyłku swego końskiego żywota nie dziwi się już niczemu i nie lęka się, jak cała rżąca młódź, tej plątaniny drutów, patyków i płaszczyzn. Z miną mędrca i wystającemi żebrami ascety, ciągnie maszynę na pobliskie wzgórze.

*

Niezapomniana chwila pierwszego startu w terenie... Lataliśmy wprawdzie na szybowcach w Warszawie, ciągnieni przez samochód na linie; było nawet dużo emocji w tych szuraniach, trochę podłamań, ale tutaj dopiero, w tem pierwszem prawdziwem sam na sam z powietrzem stajemy się stworzeniami latającemi... Każdy z nas doskonale rozumie ważność tego momentu i... ma tremę. Z chaosu myśli, wspomnień „przeszłości lotniczej", projektów na przyszłość, marzeń o rekordach i smętnych rozważań na temat możliwości skręcenia karku, wyrywa mnie głos kolegi instruktora, organizatora i wodza wyprawy w jednej osobie: Polecisz ty!

Szczęk klamry zapinanych pasów przywraca spokój i opanowanie. Parę ruchów drążka i orczyka dla sprawdzenia sterów i krótki djalog przed lotem.

— Gotowe?

— Gotowe!

Wśród modlitewnego nieomal skupienia i ciszy (tak było przy pierwszych lotach) padają słowa komendy:

Naciągać! Biegiem! Puść!...

Szybowiec, ciągniony kurczącemi linami gumowemi, wzlatuje w powietrze. Migają gdzieś w dole wykrzywione ku górze twarze ciągnących.

**) Nazwa szybowca CW - 3. — Przyp. Red.*

Cała uwaga skupiona na tych kilku ruchach sterów, tak naiwnie prostych, a tak trudnych dla początkującego. Niema możliwości ani czasu na zdanie sprawy z przyjemności lotu, tylko gdzieś w podświadomości płynie radosnym nurtem jedna myśl: lecę! Wreszcie płoza delikatnie (wyjątkowo delikatnie) muska ziemię; sunie parę metrów po zoranym ugorze i maszyna zatrzymując się, stoi chwilę niezdecydowana, a potem wspiera się miękko jednem skrzydłem o ziemię.

Teraz, zanim dojdą z koniem, ma się czas na „przeżycie" lotu. Wszystkie z kinematograficzną szybkością zmieniające się wrażenia wyświetlane są ponownie na ekranie pamięci w zwolnionym tempie.

*

Dwa tygodnie rzetelnej pracy. Dwa tygodnie ciągłej walki z sobą, maszyną i wiatrem. Dnie otwierane porankiem mokrym od ros obfitych, a zamykane prawie zawsze ulewą wieczorną. Dnie polewane w regularnych odstępach, z obfitością godną motopompy, przez nieskończone stada chmur szorujących po niebie. Mimo to wszystko, piękne dnie, spędzone w górach, na coraz to dalszych, coraz bardziej emocjonujących lotach.

Zdecydowanie przekraczająca 15 strzałka szybkościomierza wiatru mówi wyraźnie o niemożności latania nam ledwie opierzającym się „orlętom". Wszystkie więc „orlęta" skupiają się przy zaciągniętej na stronę odwietrzną „Balbince" i rozpalają z wonnego jałowca i gałęzi gruszy wielkie, wesołe ognisko. Ze wszystkich sąsiednich wzgórz schodzą się pastuchy i pastuszki, jak również poważni gospodarze i gospodynie, by grzać się przy ogniu, piec razem z nami kartofle i opowiadać nam pełne swoistego uroku i fantazji bajki: o rycerzach śpiących w podziemiach zamku chęcińskiego, o zmorach ludzi po nocach duszących, o djable Borucie, co czasem aż z Olkusza do Chęcin chadza, skarby w lochach oglądać...

Szybkość wiatru spada poniżej 10 m/sek., a więc na start!

*

Lotnictwo ma swoje strony ciemne. — Rzadko, bardzo rzadko, ale czasem ktoś jednak wstępował do związku „autorów", tj. sympatycznych ludzi, mających na sumieniu podłamanie maszyny. Oto i teraz: Instruktor z zapałem, jaki może mieć tylko człowiek, przerabiający szczurów ziemnych, powiedzmy, chociażby na sympatyczne wrony (by nie nadużyć określenia „orlęta"), tłumaczy uczniowi po raz setny zasady lotu.

— Pamiętaj, że trzymasz się tylko dzięki szybkości. Po starcie nie wycinaj świecy, ale pikuj. Cały czas leć na akustykę; jak linki przestają syczeć, milkną, oddawaj knypel pod siebie. Ale knyplem nie machaj, jak cepem. Zrozumiałeś? To dobrze.

Naogół rozumieliśmy i stosowaliśmy się do uwag naszego „wodza", ale czasem, jak już rzekło się wyżej, zdarzały się rozmaite przypadki.

Bywają ludzie chorzy na różne chroniczne choroby: chroniczny katar, chroniczny brak gotówki i t. p., nie można się dziwić uczniowi-pilotowi, że choruje na manję wjeżdżania nosem (maszyny) w ziemię. W ostatniej chwili przed lądowaniem, na parę metrów nad ziemią, pochyla maszynę na głowę i buch w rolę. Poczciwa „Balbinka" wiele razy wytrzymuje, ale czasem i ona... Naprzykład teraz: Po uroczystych przysięgach, że nie wjedzie za nic w świecie w ziemię, startuje taki zawodowy „dojeżdżacz". Początek lotu piękny. Majestatycznie, równo, z lekkim sykiem linek płynie szybowiec. Gdy zostaje parę metrów do ziemi, nagle maszyna pochyla się prawie pionowo na dół, by tuż nad ziemią rozpaczliwym wysiłkiem pilota (widocznie przypomniał sobie przysięgę złożoną przed lotem) wyrywać się w górę i za chwilę, utraciwszy szybkość, walnąć się ciężko na ziemię. Żałosny jęk pękających linek górnych — i skrzydła, jak przełamane, opadają bezwładnie. Z miejsca kraksy dolatuje pełen goryczy okrzyk ucznia: Cholera! A potem niemiła i wybitnie jednostronna rozmowa z kolegą-instruktorem. Parę godzin reperacji i latamy dalej.

*

Dziwne, doprawdy, jak wielką siłę atrakcyjną posiadają ludzie i przedmioty samotne!

Na ogromnem przedpolu doskonałego do nauki pilotażu wzgórza, pośród pól uprawnych stoi na miedzy grusza. Na obszarze wielu morgów jedna jedyna. Zadumana smętnie w tem odosobnieniu, roni nad swoją dolą samotnicy złote łzy dojrzałych ulęgałek.

Instruktor przed lotem:

— Polecisz prosto, kierując się na tę wioskę w dali. Lecąc prosto powinieneś gruszę minąć o jakieś 200 m. w prawo.

Startuję. Bardzo przyjemny lot. Linki syczą jednostajnie równo — oznaka prawidłowej szybkości: dobrego lotu. Co chwila nadbiegające podmuchy podnoszą łagodnie maszynę w górę (przemiłe uczucie igrania na niewidzialnej fali wiatru). Nagle widzę na kilkanaście metrów przed sobą, ale na szczęście, trochę niżej odemnie —tę właśnie jedną jedyną gruszę.

Drążek położony do końca w prawo i głęboko w przód pchnięta prawa noga kładą maszynę do bardzo gwałtownego, jak na szybowiec, wirażu. Grusza ucieka szczęśliwie na lewo w tył. Po wylądowaniu rozmowa na temat „jak nie należy robić wiraży na małej wysokości" i o tem, co trzeba robić, by potrzeba takich wiraży nie zaszła.

Myślałby ktoś, że ja jeden czułem skłonność do pięknej samotnicy. Nic podobnego. Wszyscy, dosłownie wszyscy. Na szczęście przenieśliśmy się na inne wzgórze, gdzie na przedpolu rosło wiele drzew, nieopodal zaś były chałupy i zabudowania gospodarskie. Wszyscy lataliśmy dobrze; nikt nie miał tendencji do wjeżdżania na żadną z „przeszkód terenowych". Przechodziliśmy między niemi w przepisanej przez Boga i instruktora odległości.

Oto jak wielka jest siła atrakcyjna tworów Bożych samotnych.

*

W pierwszy, naprawdę pogodny dzień późnego września, po przez pola osnute przędzą babiego lata, ciągnęła do odległej o kilkanaście kilometrów stacji kolejowej mała karawana. Na przedzie para siwoszów chłopskich, ciągnących wóz drabiniasty z historyczną „Balbinką". Za wozem sześć gąb opalonych (nasz peten poświęceń „wódz" i jeden kolega odjechali samochodem z rasową siostrą „Balbiny", tak zwaną „Cytrynką"), sześć gąb roześmianych, sześć gąb pełnych takiej radości życia, jaka chyba nigdy na nich przedtem się nie malowała. Te gęby radosne to ex-mizantropy ponure, dziś — piloci szybowcowi kategorji A. Ludzie, którzy 3 tygodnie temu nie mieli pojęcia o lataniu.

W przerwach pomiędzy komponowaniem i wyciem mniej, lub więcej niecenzuralnych piosenek, te gęby opalone gadały ze sobą o tem, jak to może niezadługo stworzy się tam, w Kieleckiem, ośrodek szkolenia szybowcowego dla wielkiej połaci Polski. Ośrodek, gdzie Młoda Polska będzie czerpać tężyznę i zdobywać hart w bezpośrednim zetknięciu z najcudniejszym, najkapryśniejszym żywiołem: Powietrzem.

W. S.

Z braku miejsca, musieliśmy poważną część materjału szybowcowego odłożyć do następnego numeru. W grudniowym zeszycie zamieścimy m. in. opisy wszystkich nowych szybowców, uzupełnimy sprawozdanie z Ustjanowej oraz damy szereg artykułów o szkoleniu za samochodem, lotach holowanych i t. p.

Redakcja

BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«

AEROKLUB WARSZAWSKI

Statystyka lotów. We wrześniu wykonano 453 loty w czasie 97 godz. 41 min. W październiku — 390 w czasie 83 godz. 36 min.

Udział w konkursie. 4-y K. K. S. T. odbyło pod barwami Klubu 6 samolotów, zajmując: pierwsze, trzecie, piąte, szóste, ósme i dwunaste miejsca.

Szkolenie tegoroczne zostało zakończone. Dyplomy otrzymało 12 osób, w tej liczbie dwie panie: Henneberżanka i Czyżewska.

Szybownictwo. Wynikiem wyprawy do Polichna było wyszkolenie 7 osób w kat. *A* bądź *A* i *B*.

Sprzęt. Przybył Klubowi samolot typu S — 1 (konstr. Sidy) kpt. Halewskiego.

Teoretyczny kurs pilotażu rozpocznie się w styczniu. Termin ściślejszy oraz zapisy ogłoszone będą dodatkowo.

Badania lotniczo - lekarskie dla kandydatów do szkolenia w roku przyszłym odbędą się w dniach 21 i 23 listopada r. b. Reflektanci winni zgłaszać się do Sekretarjatu po odpowiednie zaświadczenia.

Zgromadzenie programowo - budżetowe odbędzie się w dn. 29 listopada, w niedzielę, o godz. 10 min. 30, w sali odczytowej Komitetu Stołecznego LOPP., Chmielna 27.

W zebraniu mogą uczestniczyć także kandydaci, mający głos doradczy.

Warunki korzystania z lotów. Zarząd ogłasza poniższe warunki korzystania z lotów w A. W., uchwalone dn. 20 października r. b.

Warunki korzystania z lotów w Aeroklubie Warszawskim

(uchwała Zarządu A. W. z dn. 20.X.1931 r.)

I. Piloci trenujący na samolotach Klubu.

§ 1. Każdy pilot opłacający składki w Sekcji Latania A. W. ma prawo do wylatania na samolotach Klubu bezpłatnie kontygensu, wynoszącego 6 godz. na półrocze kalendarzowe, przyczem godzin niewylatanych w danem półroczu na następny okres nie przenosi się.

§ 2. Za loty nadkontygensowe pobierana jest opłata w następującej wysokości:

a) za loty nad lotniskiem: pierwsza godzina nadkontygensowa — 20 zł., każda następna — 30 zł.,

b) za przeloty: zwrot kosztów zużytego paliwa, przyczem — za zgodą kierownika latania — zamiast opłaty dopuszczalne jest użycie własnych materjałów pędnych.

Uwaga 1. Z przelotów mogą korzystać piloci, będący członkami Sekcji Latania przynajmniej od roku.

Uwaga 2. Opłaty uiszcza się najpóźniej w miesiąc po upływie półrocza.

Uwaga 3. Zaopatrywanie w paliwo na obcych lotniskach odbywa się na rachunek pobierającego.

§ 3. Pierwszeństwo do lotów nadkontygensowych przysługuje pilotom potrzebującym większego treningu.

§ 4. Przeloty mają służyć przedewszystkiem dalszemu szkoleniu. Decyzję uzależnia się od: a) kwalifikacji pilota, b) celu przelotu, c) warunków atmosferycznych i gotowości sprzętu, d) osoby pasażera.

§ 5. Samoloty na loty nad lotniskiem (w promieniu 10 km.) przydziela kierownik Sekcji Latania samodzielnie; na przeloty — za zgodą wiceprezesa sportowego. Decyzja wydawana jest na piśmie, po wiążącej opinji kierownika Sekcji Technicznej o przydatności danego samolotu.

§ 6. Pilot otrzymujący samolot na przelot podpisuje zobowiązanie do ścisłego zachowania umówionych z kierownikiem latania warunków lotu oraz osobistej odpowiedzialności materjalnej za znajdujące się na samolocie części zapasowe, narzędzia, przyrządy pokładowe i t. p.

§ 7. Stwierdzone przez Komisję Sportową niedbalstwo albo lekkomyślność przy używaniu sprzętu klubowego powoduje, niezależnie od odpowiedzialności materjalnej, usunięcie z Klubu.

II. Właściciele samolotów.

§ 8. Piloci Klubu posiadający samoloty otrzymują zamiast kontygensu godzin benzynę lotniczą w ilości 60 kg. kwartalnie oraz bezpłatne hangarowanie i zwykłą obsługę samolotów (bez remontów).

Uwaga 1. Pobranie benzyny w następnym kwartale jest dopuszczalne tylko w wypadku, gdy pilot zwracał się po nią we właściwym czasie a Klub nie mógł jej dostarczyć.

Uwaga 2. Klub nie gwarantuje dostarczenia benzyny na każde żądanie.

III. Członkowie odbywający loty pasażerskie.

§ 9. Każdy członek A. W. niebędący pilotem ma prawo do odbywania na samolotach Klubu lotów pasażerskich — w miarę wolnych miejsc.

Terminy lotów podaje Zarząd w biuletynie i ogłoszeniach na lotnisku.

§ 10. Lotami pasażerskiemi zarządza kierownik Sekcji Latania, wyznaczając pilotów, kolejność i czas lotów i t. p.

Uwaga. Poszczególni piloci mogą wozić pasażerów na samolotach Klubu jedynie za zgodą kierownika Sekcji Latania.

11. Prezydjum, lub w wyjątkowych wypadkach urzędujący prezes, może przyznać prawo korzystania z lotów pasażerskich narówni z członkami kandydatom Klubu.

IV. Loty gości.

§ 12. Wprowadzeni goście mogą korzystać z grzecznościowych lotów pasażerskich za zgodą kierownika Sekcji Latania, o ile niema reflektantów z pośród członków Klubu, przyczem za każdy lot gościa wprowadzający wpłaca do Klubu 5 zł.

Opłata nie obowiązuje, jeśli wprowadza gościa Zarząd.

§ 13. Pilot nienależący do Sekcji Latania A. W. może wykonać lot na samolocie Klubu jedynie w wypadkach wyjątkowych i za każdorazową zgodą Zarządu lub Prezydjum.

Zarząd może swoją decyzję uzależnić od spełnienia specjalnych warunków.

§ 14. Pracownicy Klubu, z wyjątkiem instruktorów pilotażu, odbywają loty na prawach gości Zarządu.

Latania instruktorów regulują indywidualne umowy Zarządu z zainteresowanymi.

Terminy lotów. Loty treningowe odbywać się będą w sezonie zimowym w soboty od godz. 14-ej i w niedziele od 9-ej dla młodszych pilotów i od 10.30 — dla starszych, oraz wyjątkowo we środy

Prenumerata Skrzydlatej Polski. Nowowstępującym Członkom Zarząd wyjaśnia, że, stosownie do uchwały Ogólnego Zgromadzenia z dn. 10 lipca r. b., wszyscy członkowie A. W. są zarazem prenumeratorami Skrzydlatej Polski, opłacając ulgowy abonament, mieszczący się w składce członkowskiej. Wobec powyższego, nie należy opłacać prenumeraty bezpośrednio wydawnictwu.

Nie dotyczy to zaległości do 1 lipca 1931 r.

Dyżury Sekretarjatu odbywają się we środy i piątki, w godzinach 18 — 19.

Dn. 10.XI.31. Za Zarząd:

(—) Inż. R. Hirszbandt

Sekretarz.

AEROKLUB LWOWSKI

VI Wyprawa Szybowcowa. Jesienna VI Wyprawa Szybowcowa, zorganizowana przez A. L. w Bezmiechowej, odbyła się w dniach od 1 do 31 października r. b. Na program Wyprawy złożyły się cztery kursy, z których trzy, t. j. początkowy i wyższy wyszkolenia na szybowcach oraz treningowy, były prowadzone przez cały czas trwania Wyprawy, kurs zaś instruktorów szybownictwa trwał od 19 do 31.X r. b.

Z pośród ośmiu zgłoszonych ze wszystkich ośrodków Polski na kurs początkowy, kat. *A* pil. szyb. uzyskali: pp. M. Kwiatkowska i M. Mrugacz z Kol. P. W. w Krakowie, oraz p. L. Zygmund ze Śl. Klubu Lot. Żagl. Kategorję *B* uzyskali: p. J. Sarnowicz z A. L., p. A. Pawliczek ze Śl. K. L. Ż., oraz pp. Wilkoński i Miszułowicz z Koła „Start".

Po ukończeniu kursu wyższego, kat. *C*, pil. szyb. uzyskali pp. por. K. Czarkowski z A. L., M. Jonikas z A. Wil., W. Polny z A. L., C. Rościszewski z Kom. Woj. L. O. P. P. w Kielcach, A. Szarek z A. L., oraz A. Kocjan i K. Kazimierczuk z A. W.

Poza kursami, w lotach gościnnych p. pułk. dypl. L. Rayski, Szef Dep. Aero., oraz p. mjr. Stachoń osiągnęli kat. *A* i *B*.

Kurs treningowy dla pilotów kat. *C*, na który zostali również przyjęci piloci, którzy uzyskali tę kategorję w czasie trwania Wyprawy, dał możność korzystającym z kursu otrzymania doskonałego treningu w lotach żaglowych.

Tabor Wyprawy w pierwszym okresie, t. j. do dn. 18.X, składał się z dwóch szybowców CW-3, jednej „Czajki I" oraz jednej „Czajki II". W drugim okresie otrzymała Wyprawa nowy szybowiec szkolny, wykonany w Związku Awiatycznym, typu CWJ, jedną przysłaną z remontu „Czajkę I" oraz szybowiec rekordowy „Lwów" SG-21.

Ogółem na VI Wyprawie Szybowcowej wykonano 491 lotów w czasie 64 h 24'41", w tem cztery loty rekordowe, z których ostatni trwający 7 h 52'45" należy do inż. S. Grzeszczyka.

Święto szybowcowe w Bezmiechowej. W dniu 18.X odbyło się w Bezmiechowej Święto Szybowcowe A. L. przy licznym udziale reprezentantów Władz i Instytucji. Program Święta objęły: Msza św. polowa, rozdanie dyplomów pilotom szybowcowym oraz pokazowe loty szkolne.

Lot holowany. Dnia 16 października r. b. pilot A. L. inż. S. Grzeszczyk wykonał w Warszawie pierwszy w Polsce lot na szybowcu holowanym przez samolot. Lotu dokonał inż. Grzeszczyk na szybowcu własnej konstrukcji „Lwów" SG-21, za samolotem turystycznym Aeroklubu Warszawskiego PZL-5, pilotowanym przez inż. Drzewieckiego, członka A. W.

W dniach 17 i 18.X szybowiec „Lwów" odbył drogę Warszawa - Bezmiechowa lądując w Dęblinie i we Lwowie.

4 Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych. Na 4 K. K. S. T. Aeroklub Lwowski wysłał dwie maszyny typu RWD-4, z których jedna, pilotowana przez por. Massalskiego, została przez Biuro „Veritas" do konkursu niedopuszczona, z powodu uszkodzenia kadłuba podczas przymusowego lądowania w drodze ze Lwowa do Warszawy.

Maszyna druga, z załogą w składzie: K. Chorzewski — pilot, Ł. May — towarzysz, uzyskała w ogólnej klasyfikacji drugie miejsce.

Raid Lotniczek. W zorganizowanym z inicjatywy p. pułk. Jasińskiego, d-cy 3-ej Grupy Aeronautycznej, przez Śląski Kom. LOPP. I-szym Raidzie Polskich Lotniczek, wzięły udział w charakterze pilotek dwie członkinie A. L., pp. W. Olszewska i D. Sikorzanka.

Loty w październiku. W miesiącu październiku piloci Aeroklubu Lwowskiego wykonali ogółem 110 lotów w czasie 75 g. 24 min.

W użyciu były dwa płatowce RWD-4 na których odbył się Raid Lotniczek, oraz dwa PZL-5 ze Śląskiego Kom. LOPP.

Z treningu korzystało 7 pilotów.

Życie towarzyskie. W dniu 15 listopada A. L. urządza na zakończenie VI Wyprawy Szybowcowej pokazowe loty na szybowcu holowanym przez samolot. Wieczorem odbędzie się „herbatka-bridge" w lokalu Klubu.

Lwów, 10.XI.1931.

Za Zarząd Sekretarz (—) *W. Polny.*

AEROKLUB POZNAŃSKI

Z dniem 1 listopada b. r. nastąpił w A. P. okres zimowy.

Loty treningowe odbywają się dwa razy w tygodniu: w środy i w soboty, od godz. 14-tej. Pozatem co sobotę odbywają się loty pasażerskie dla członków nie pilotów.

Aeroklub Poznański wykonał od kwietnia do końca października b. r. w sezonie letnim ogółem 1.303 loty w czasie 338 godz. 46 min.

W czasie zimowym przewiduje A. P remont samolotów: RWD — 2, Albatros B. II, Hanriot 19, Hanriot 28 oraz silników: 5 sztuk Le Rhone, 1 Hispano-Suiza, 1 Salmson. Wszystkie remonty zostaną wykonane we własnym zakresie.

Pozatem nabyto z Francji dwa nowe silniki Le Rhone.

Ogółem na dzień 30.X liczył Klub członków 106, w tem 5 honorowych.

W dniu 21 listopada b. r. odbędzie się Walne Zebranie A. P. programowo-budżetowe.

W dniu 10 listopada b. r. zginął śmiercią lotnika, w czasie odbywania lotów ochotniczych w eksadrze 3 p. lotn., na lotnisku w Ławicy, członek A. P., ś. p. podchorąży rezerwy pilot Mikołaj Szenkler. Cześć Jego pamięci!

Poznań, dn. 12.XI.1931.

Za Sekretarjat *(—) Mikulski.*

BIULETYN INNYCH STOWARZYSZEŃ LOTNICZYCH

ZWIĄZEK AWIATYCZNY STUDENTÓW POLITECHNIKI LWOWSKIEJ

SPRAWOZDANIE Z PRAC ZA CZAS OD 1-GO LIPCA DO 10-GO PAŹDZIERNIKA 1931 R.

W czasie od 11 sierpnia do 2 września r. b. grupa złożona z pięciu członków Związku Awiatycznego urządziła wyprawę celem poszukiwania terenów szybowcowych i organizowania kół szybowcowych w województwach: Lwowskiem, Krakowskiem i Kieleckiem. Przebyto ogółem 1.500 kilometrów koleją (specjalny wagon), około 4.000 km. rowerami i 400 km. pieszo. Sprawozdania szczegółowe zostaną ogłoszone w czasopiśmie „Lot Polski". Z wyników pracy członków tej wyprawy częściowo już skorzystano.

W warsztatach Związku Awiatycznego (nowy, wygodniejszy lokal; adres ten sam: Lwów, Szpitalna 52) budowano przez lato r. b. szybowce CWJ, CW-3 i CW-2. Na terenach, wynalezionych przez Z. A., koło Ustrzyk Dolnych, została urządzona wyprawa szkolna Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Lubelskiego, któremu to Klubowi wypożyczył Zw. Aw. 1 szybowiec szkolny CW-3.

Tereny koło Ustrzyk Dolnych, z grzbietem Żuków, oblatane przez Klub Lubelski, wykazały dużo zalet w zestawieniu z terenami w Bezmiechowej. Będzie to prawdopodobnie centrum szybowcowe Polski. Na Targach Wschodnich r. b. we Lwowie, na stoisku L. O. P. P., wystawił Zw. Aw. szybowiec rekordowy CW-4. Budził on powszechne zainteresowanie zwiedzających Targi. Szybowiec ten nie wziął udziału ani w wiosennej, ani w jesiennej wyprawie, gdyż po wyprawie jesiennej roku ubiegłego, gdzie był używany przez członków Aeroklubu Lwowskiego, wymaga remontu i pewnych zmian, na przeprowadzenie których nie ma Związek Awiatyczny pieniędzy.

Szybowiec *CWJ* wykończono i przekazano komisyjnie Aeroklubowi Lwowskiemu na polecenie Ministerstwa Komunikacji W. L. C., po uprzedniem oblataniu przez członków Zw. Aw. za samochodem na lotnisku w Skniłowie koło Lwowa.

Inż. Czerwiński Wacław, członek Zw. Aw. ma przystąpić wkrótce do projektowania szybowca rekordowego CW-5.

Dwaj członkowie Zw. Aw., inż. Czerwiński i inż. Jaworski, wzięli udział w XII Międzynarodowym konkursie szybowców w Niemczech w Rhön.

W najbliższym roku Związek Awiatyczny skieruje główne wysiłki na podniesienie prac naukowych zbiorowych członków Zw. Aw. i zajmie się udzielaniem wskazówek tym, którzy ich potrzebują.

Małe grono pracujących w warunkach niezmiernie trudnych nie pozwala na zajmowanie się propagandą szybownictwa na szeroką skalę.

Sekretarz (—) **Wł. Słodkiewicz.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warecka 15.